PLACE À LA CROISSANCE :

DE MEILLEURS CHOIX POUR UN AVENIR MEILLEUR

# Plan de croissance

## de la région élargie du Golden Horseshoe

2006

Consolidation administrative, Janvier 2012

Ontario

Ministère de l'Infrastructure

# Plan de croissance

de la région élargie du Golden Horseshoe

## 2006

## Consolidation administrative
## Janvier 2012

Conformément à la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*,
le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, 2006
a été approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil
dans le décret n° 1221/2006 et est entré en vigueur le 16 juin 2006.
Quelques petites modifications ont été apportées au Plan de croissance
de la région élargie du Golden Horseshoe, 2006
par arrêté ministériel en date du 19 décembre 2011.
La modification no° 1 (2012) au Plan de croissance de la région élargie du
Golden Horseshoe, 2006 a été approuvée par le lieutenant-gouverneur
en conseil dans le décret n° 1702/2011 et entrera en vigueur le 19 janvier 2012.

Ministère de l'Infrastructure

Ontario

# Table des matières


**1 Introduction** **6**

1.1 Contexte 6
1.2 Une vision pour 2031 9
1.2.1 Une vision pour la région élargie du Golden Horseshoe 9
1.2.2 Principes directeurs 10
1.3 Fondement juridique général 10
1.4 Comment lire le plan 11

**2 Lieu et mode de croissance** **12**

2.1 Contexte 12
2.2 Politiques relatives au lieu et mode de croissance 14
2.2.1 Prévisions de croissance 14
2.2.2 Gestion de la croissance 14
2.2.3 Densification générale 15
2.2.4 Centres de croissance urbaine 17
2.2.5 Zones de grande station de transport en commun et couloirs de densification 18
2.2.6 Terres servant à des fins d'emploi 18
2.2.7 Zones incultes désignées 20
2.2.8 Expansion des limites d'une zone de peuplement 21
2.2.9 Régions rurales 22

**3 Infrastructure pour soutenir la croissance** **24**

3.1 Contexte 24
3.2 Politiques relatives à une infrastructure pour soutenir la croissance 26
3.2.1 Planification de l'infrastructure 26
3.2.2 Système de transport – généralités 26
3.2.3 Circulation des personnes 27
3.2.4 Circulation des marchandises 29
3.2.5 Réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées 30
3.2.6 Infrastructure communautaire 31

**4 Protéger les ressources précieuses** **32**

4.1 Contexte 32
4.2 Politiques de protection des ressources précieuses 33
4.2.1 Systèmes naturels 33
4.2.2 Zones agricoles à fort rendement 33
4.2.3 Ressources en agrégats minéraux 34
4.2.4 Une culture de conservation 34

**5 Mise en œuvre et interprétation** **36**

5.1 Contexte 36
5.2 *Loi de 2005 sur les zones de croissance* 36
5.3 Analyse de la mise en œuvre 37
5.4 Politiques pour la mise en œuvre et l'interprétation 38
5.4.1 Mise en œuvre et interprétation – généralités 38
5.4.2 Coordination 39
5.4.3 Surveillance et indicateurs de rendement 40
5.4.4 Engagement du public 40

**6 Sous-région de Simcoe** **42**

6.1 Contexte 42
6.2 Prévisions relatives à la croissance 43
6.3 Gérer la croissance 43
6.3.1 Zones de peuplement principales 43
6.3.2 Zones de peuplement 44
6.4 Terres servant à des fins d'emploi 46
6.5 Mise en œuvre 47

**7 Définitions** **48**

**8 Annexes**

Annexe 1 Zone du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe
Annexe 2 Concept « Place à la croissance »
Annexe 3 Répartition de la population et des emplois dans la région élargie du Golden Horseshoe, de 2001 à 2031
Annexe 4 Centres de croissance urbaine
Annexe 5 Circulation des personnes – transport en commun
Annexe 6 Circulation des marchandises
Annexe 7 Répartition de la population et de l'emploi dans la cité de Barrie, la cité d'Orillia et le comté de Simcoe jusqu'en 2031
Annexe 8 Sous-région de Simcoe

**9 Appendices**

Appendice 1 Carte conceptuelle : localisation de la région élargie du Golden Horseshoe en Ontario
Appendice 2 Diagramme illustratif : terminologie de l'aménagement du territoire utilisée dans le Plan de croissance

# 1

# Introduction

## 1.1 Contexte

La *région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH)* est l'une des régions de l'Amérique du Nord qui connaît la plus forte croissance. De nombreuses personnes et entreprises provenant d'autres régions du Canada et du monde entier choisissent de s'y installer en raison de sa qualité de vie enviable et de ses débouchés économiques. Cette région est un endroit prospère où, grâce à leurs compétences et à leurs talents, les gens peuvent se bâtir un avenir prometteur.

Au cours des 25 prochaines années, les collectivités de la *RÉGH* continueront de profiter des retombées de la croissance telles que des collectivités et des économies diversifiées et dynamiques, des services communautaires nouveaux et élargis et des installations artistiques, culturelles et récréatives. Cependant, sans une bonne gestion, les collectivités ressentiront également les aspects négatifs de la croissance rapide tels que l'engorgement du réseau routier, la détérioration de la qualité de l'air et de l'eau et la disparition des terres agricoles et des ressources naturelles.

Le Plan de croissance de la *RÉGH* (Plan de croissance) a été élaboré en vertu de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*. Il sert de cadre à la mise en œuvre de la vision du gouvernement de l'Ontario qui consiste à édifier des collectivités plus fortes et prospères grâce à une meilleure gestion de la croissance jusqu'en 2031. Le Plan de croissance tient compte des réalités auxquelles sont confrontées nos villes et nos petites collectivités et des limites d'action des gouvernements. Il assure un leadership en ce qui a trait à l'amélioration de la croissance à long terme de nos villes, de nos banlieues, de nos localités et de nos villages.

Le Plan de croissance orientera les décisions relatives à un vaste éventail de questions – transports, planification de l'infrastructure, aménagement du territoire, forme urbaine, logement, protection du patrimoine naturel et des ressources naturelles, dans l'intérêt

de la promotion de la prospérité économique. Il établira ainsi un cadre plus précis pour les décisions en matière d'investissement, ce qui permettra d'assurer la prospérité future de la *RÉGH*.

Le Plan de croissance table sur d'autres initiatives importantes du gouvernement telles que le Plan de la ceinture de verdure, la réforme de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et la Déclaration de principes provinciale de 2005. Le Plan de croissance ne remplace pas les plans municipaux officiels, mais il fait fond sur le cadre de planification existant pour orienter la politique de gestion de la croissance de la *RÉGH*.

Il reflète la vision que partagent le gouvernement de l'Ontario, les municipalités de la *RÉGH* et les résidants de ces derniers. La réussite de sa mise en œuvre dépendra de notre capacité à prendre des décisions conjointes.

Alors que nous préparons notre avenir, il est essentiel que la planification de la *RÉGH* tienne compte de l'importance, des caractéristiques exceptionnelles et des points forts de son économie, notamment :

- une économie diversifiée soutenue par un vaste éventail d'industries de fabrication dont l'industrie automobile est la plus importante, ainsi que par d'autres secteurs clés tels que les services financiers et commerciaux, le tourisme et l'hospitalité, l'éducation et la recherche, les sciences de la vie, les services d'information, et l'agriculture;
- une économie en transition, où l'activité économique et la richesse sont de plus en plus liées aux secteurs des services et du savoir;
- des échanges commerciaux qui représentent plus de la moitié du PIB de l'Ontario et s'effectuent à plus de 90 % avec les États-Unis;[1]
- une main-d'œuvre hautement qualifiée, dont la diversité sociale et économique est un facteur clé de la réussite dans une économie croissante de connaissance;
- de nombreuses éléments et zones du patrimoine naturel et des *zones agricoles à fort rendement*, ainsi que l'engagement du gouvernement à en assurer la protection, qui se traduit par des initiatives telles que le Plan de la ceinture de verdure, contribuent à renforcer le pouvoir d'attraction de nos collectivités et à en faire des endroits où il fait bon vivre et travailler;
- de ses attraits culturels offrant des activités créatrices et récréatives qui attirent les travailleurs de connaissance.

La *RÉGH* doit rester compétitive par rapport aux autres régions urbaines. Toutefois, l'expansion urbaine étendue peut nuire à sa compétitivité. Malgré de nombreux atouts, l'Ontario et la *RÉGH* doivent surmonter un certain nombre d'obstacles afin de soutenir et de développer leur économie :

---

[1] TD Economics. *Ontario: The Land of Opportunity*. Septembre 2004, p. 2

- Le nombre croissant d'automobiles parcourant des distances de plus en plus longues a pour effet d'engorger les couloirs de circulation, notamment ceux qui offrent un accès essentiel à nos principaux postes frontaliers. En raison de l'engorgement du réseau routier et des retards d'acheminement des marchandises, l'Ontario perd chaque année plus de cinq milliards de dollars en PIB[2].
- Il est difficile d'intégrer un service de transport en commun attrayant et efficace dans les collectivités étendues, ce qui limite notre capacité à répondre efficacement aux problèmes de plus en plus prononcés d'engorgement de la circulation.
- Les terres servant à des fins d'emploi sont actuellement détournées de leur but initial, ce qui limite les futurs débouchés économiques.
- De nouveaux éléments d'infrastructure sont en cours de construction afin de desservir les zones à faible densité tandis que l'infrastructure existante reste sous-exploitée dans les parties plus anciennes de nos collectivités.
- L'expansion urbaine étendue contribue à la dégradation de notre milieu naturel, de la qualité de l'air et des ressources en eau ainsi qu'à l'absorption des terres agricoles et des autres ressources naturelles autant indispensables à l'avenir de notre économie.

Des décennies de négligence et d'investissements insuffisants sont à l'origine de la faiblesse actuelle de notre infrastructure. Des dizaines de milliards de dollars supplémentaires seront nécessaires pour stabiliser la situation. Tous les ordres de gouvernement éprouvent des difficultés à satisfaire les besoins en infrastructure publique. Pour relever ces défis, nous aurons besoin d'un appui supplémentaire des partenaires fédéraux, d'autres formes de partenariats novateurs qui protégeraient l'intérêt public et d'un échelonnement stratégique des investissements dans l'infrastructure. Enfin, pour maîtriser l'expansion urbaine étendue, il sera utile d'investir de manière plus judicieuse dans nos villes. L'amélioration de notre infrastructure, l'intégration et l'amélioration des systèmes de transport en commun, la protection des valable ressources naturelles et le renforcement du gouvernement local contribueront tous largement à la mise en œuvre du Plan de croissance.

Le Plan de croissance vise à résoudre les problèmes grâce à des orientations stratégiques qui :

- canalisent la croissance vers les *zones bâties* qui ont la capacité requise pour mieux répondre à l'augmentation projetée de la population et de l'emploi tout en établissant des critères stricts pour repousser les limites des *zones de peuplement*;
- favorisent une densité *axée sur le transport en commun* et un aménagement composé d'une saine proportion de zones résidentielles et de zones d'emploi;
- préservent ces zones d'emploi pour les futurs débouchés économiques;
- dégagent et soutiennent un réseau de transport reliant les *centres de croissance urbaine*

---

[2] Ontario Chamber of Commerce. *Cost of Border Delays to Ontario*. Mai 2004, p. 8

au moyen d'un système multimodal bien développé qui s'appuie sur un réseau de transport en commun et sur un réseau routier permettant la circulation efficace des personnes et des marchandises;

- planifient l'*infrastructure communautaire* nécessaire pour appuyer la croissance;
- assurent des services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées qui sont en mesure de soutenir la croissance future;
- définissent des systèmes naturels et des *zones agricoles à fort rendement* et améliorent la préservation de ces valable ressources;
- appuient la protection et la conservation de l'eau, de l'énergie, de l'air et du patrimoine culturel, ainsi que les démarches intégrées de gestion des déchets.



## 1.2 Une vision pour 2031

### 1.2.1 Une vision pour la région élargie du Golden Horseshoe

En 2031, la *RÉGH* sera avant tout un endroit exceptionnel où il fait bon vivre. Les collectivités de cette région s'appuieront sur une économie solide, sur un environnement propre et sain et sur l'équité sociale.

La *RÉGH* offrira de nombreux choix de mode de vie. La prospérité, la qualité de vie, le dynamisme et la productivité des zones urbaines et rurales favoriseront le bien-être des collectivités et des particuliers. La région bénéficiera d'une infrastructure moderne, bien entretenue et construite conformément à un plan global de croissance. Les résidants auront facilement accès au logement, à la nourriture, aux établissements d'éducation et de soins de santé, aux activités culturelles, aux loisirs et aux technologies de l'information.

Il sera facile de se déplacer. Un réseau de transport intégré offrira à la population divers moyens de se déplacer facilement tant à l'intérieur des centres urbains de la région qu'entre ceux-ci. Le transport en commun sera rapide, commode et abordable. Les voitures demeureront un mode de transport important, mais elles ne constitueront qu'une option parmi plusieurs autres aussi efficaces et très utilisées. La marche et la bicyclette constitueront des options pratiques qui s'intégreront à nos systèmes de transport urbains.

Sur le plan environnemental, la *RÉGH* bénéficiera d'un air, d'un sol et d'une eau propres. La ceinture de verdure, y compris ses éléments naturelles d'importance telles que la moraine d'Oak Ridges et l'escarpement du Niagara, a été améliorée et protégée à perpétuité. Ils constitueront les principales pierres d'assise des systèmes naturels de la *RÉGH*. Les rivières, les cours d'eau, les forêts et les espaces naturels de la *RÉGH* seront protégés et accessibles aux résidants qui désirent en admirer la beauté. Dans nos petites et grandes villes et nos collectivités rurales, des espaces libres donneront aux résidants un sentiment d'appartenance et d'identité.

Les terres agricoles exceptionnelles de la région seront protégées pour les prochaines générations. L'agriculture sera productive, diversifiée et viable.

Les centres urbains seront caractérisés par des schémas d'aménagement et de développement dynamiques et plus compacts. Ils offriront divers choix de mode de vie, du travail et d'activités culturelles. La *RÉGH* aura atteint sa pleine maturité et sera devenue une puissance économique d'importance mondiale. Elle deviendra la principale porte d'entrée au Canada pour les gens du monde entier.

La région du grand Toronto et de Hamilton sera une métropole prospère dotée d'un secteur riverain extraordinaire. Au cœur de cette métropole se trouve Toronto, centre d'influence réputé sur les plans du commerce, de la culture et de l'innovation.

Grâce à tous ces éléments, cette région sera un endroit où les résidants bénéficieront d'un niveau de vie élevé et d'une qualité de vie exceptionnelle.



### 1.2.2 Principes directeurs

La vision que nous présentons pour la *RÉGH* s'appuie sur les principes suivants, qui viendront orienter les décisions relatives aux processus d'aménagement du territoire, de gestion des ressources et d'investissement des fonds publics :

- l'aménagement de *collectivités complètes, compactes et dynamiques*;
- la planification et la gestion de la croissance en vue d'appuyer une économie vigoureuse et compétitive;
- la protection, la conservation, la mise en valeur et l'utilisation judicieuse de nos valables ressources naturelles (sol, air et eau) au profit des générations actuelles et à venir;
- l'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure actuelle et nouvelle afin de gérer efficacement la croissance;
- la mise en œuvre de différentes méthodes de gestion de la croissance tenant compte de la diversité des collectivités dans la *RÉGH*;
- la promotion d'une collaboration entre les gouvernements, le secteur privé, les organismes à but non lucratif et les résidants en vue de réaliser la vision.

## 1.3 Fondement juridique général

Le Plan de croissance de la *RÉGH* tire son fondement juridique de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*. Il a été approuvé par un décret du lieutenant-gouverneur en conseil en vertu de cette loi.

Il s'applique au territoire de la *RÉGH* décrit dans le Règlement de l'Ontario 416/05.

## 1.4 Comment lire le Plan

Le Plan de croissance comprend des politiques, des annexes, des définitions et des appendices. Il comprend également des observations générales visant simplement à présenter le contexte et à décrire la finalité des politiques. À l'exception du titre des lois qui figure toujours en italique, les termes en italique sont définis à la section « Définitions » du Plan.

Le Plan de croissance vise à orienter le processus décisionnel se rapportant à la planification de la croissance dans la *RÉGH*. Il présente une série de politiques de gestion de la croissance et de l'aménagement qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Bien que certaines politiques soient assorties de dates butoirs, les objectifs et les politiques du présent Plan de croissance sont prévus pour être réalisés pendant sa durée de vie.

Le processus d'aménagement du territoire au sein de la *RÉGH* est régi par la *Loi sur l'aménagement du territoire* et le système de planification actuel de l'Ontario.

### Déclaration de principes provinciale et plans provinciaux

La Déclaration de principes provinciale prévoit des orientations stratégiques générales sur des questions d'intérêt provincial relatives à l'utilisation et à l'aménagement du territoire en Ontario et s'applique à la *RÉGH*. Le Plan de croissance doit être lu conjointement avec la déclaration de principes provinciale pertinente.

Il doit également être lu conjointement avec les plans provinciaux pertinents, tels que le Plan de la ceinture de verdure, le Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara et le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges, qui s'appliquent à des zones de la *RÉGH* et fournissent des politiques précises quant à certains points. Le présent Plan de croissance, en parallèle avec les autres plans susmentionnés et avec la Déclaration de principes provinciale de 2005, expose les intérêts et les orientations du gouvernement de l'Ontario en ce qui concerne la planification de la croissance dans la *RÉGH*.

Comme le prévoit la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*, en cas de conflit entre le Plan de croissance et la Déclaration de principes provinciale, le Plan de croissance l'emporte. La seule exception concerne les conflits entre politiques relatives au milieu naturel ou la santé des êtres humains. Dans ce cas, la directive prévoyant le plus haut niveau de protection du milieu naturel ou de la santé des êtres humains emportera. De même, en cas de conflit entre le Plan de la ceinture de verdure, le Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara ou le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges et le Plan de croissance relativement au milieu naturel ou à la santé des êtres humains, la directive prévoyant le plus haut niveau de protection du milieu naturel ou de la santé des êtres humains emportera. La *Loi de 2005 sur les zones de croissance* comporte des dispositions relatives aux conflits.

# 2

# Lieu et mode de croissance



## 2.1 Contexte

La *RÉGH* est l'une des régions qui connaissent la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. D'ici 2031, la population de la région devrait s'accroître de 3,7 millions de personnes (par rapport à 2001), pour s'établir à 11, 5 millions, ce qui représente plus de 80 % de la croissance démographique de l'Ontario. L'ampleur et le rythme de cette croissance nécessitent un plan pour édifier des collectivités saines et équilibrées et conserver et améliorer notre qualité de vie.

Pour assurer l'édification de collectivités saines, sécuritaires et équilibrées, nous devons faire des choix judicieux quant aux lieux et aux modes de croissance à privilégier dans la *RÉGH*. Nous pouvons mieux utiliser les terres et l'infrastructure en canalisant la croissance vers les zones urbaines déjà existantes. Le Plan de croissance prévoit augmenter la *densification* des *zones bâties* actuelles, en se concentrant sur les *centres de croissance urbaine*, les *couloirs de densification*, les *zones où se trouvent une grande station de transport en commun*, les *friches contaminées* et les *friches urbaines*. Si l'on canalise la densification dans ces zones, il sera possible de cibler les investissements en matière d'infrastructure et de transport en commun de manière à soutenir la croissance.

La revitalisation des *centres de croissance urbaine* est particulièrement importante, non seulement parce qu'ils peuvent absorber la croissance de personnes et d'emploi, mais également parce qu'ils deviendront des pôles d'attraction régionaux. Ces centres sont des lieux de rassemblement et des emplacements pour les installations culturelles, les institutions publiques, les services importants et les centres de transport en commun. Tous les centres n'en sont pas au même stade de développement : certains sont au cœur de villes plus anciennes, tandis que d'autres sont des centres suburbains récemment aménagés. Tous disposent des moyens pour devenir des collectivités dynamiques, diversifiées et axées sur les transports en commun.

Nous pouvons également mieux utiliser les terres et les éléments d'infrastructure en aménageant les collectivités incultes de manière plus compacte afin de réduire le taux d'absorption des terres. Les collectivités devront croître selon des densités *axées sur les transports en commun* et prévoir des configurations de rues qui favorisent le transport en commun. Les initiatives *d'aménagement urbain compact* et de *densification* importante vont de pair avec l'accroissement des transports en commun : non seulement ils se soutiennent mutuellement mais ils sont tous nécessaires. Cette réciprocité est essentielle pour établir les lieux et les modes de croissance. Les collectivités doivent également offrir un éventail convenable d'emplois et de type de logement pour permettre aux résidants de travailler près de leur lieu de résidence.

Il est essentiel d'offrir aux entreprises des occasions de s'installer dans la *RÉGH* pour favoriser l'aménagement du territoire et garantir un avenir économique prospère. Par conséquent, il importe d'assurer une quantité suffisante de terres réservées aux *zones d'emploi* et d'autres utilisations professionnelles.

Un grand nombre de terres ont déjà été désignées pour soutenir la future expansion urbaine dans la *RÉGH*. Selon les prévisions de croissance, l'*objectif de densification* et les *objectifs de densité* du présent Plan de croissance, la plupart des collectivités disposent de suffisamment de terres pour absorber la croissance prévue. Il importe d'exploiter au mieux les terres déjà disponibles avant d'en désigner de nouvelles aux fins d'un futur aménagement urbain. La prépondérance accordée à la *densification* et à l'utilisation optimale des terres déjà disponibles constitue une nouvelle démarche d'aménagement des villes dans la *RÉGH* qui consiste davantage à mieux utiliser l'infrastructure existante qu'à repousser continuellement les limites urbaines.

Des collectivités rurales vigoureuses, en santé et prospères sont également essentielles au succès économique de la *RÉGH* et contribuent à notre qualité de vie. Le Plan de croissance reconnaît et prône le rôle traditionnel des petites villes et des villages ruraux en tant que foyer d'activités économiques, culturelles et sociales qui appuient les zones rurales et agricoles environnantes dans toute la *RÉGH*. Les collectivités rurales en santé sont essentielles à la vitalité et au bien-être de la région tout entière.

Le Plan de croissance vise à établir des *collectivités complètes*, rurales ou urbaines. Ces collectivités sont bien conçues, proposent de nombreuses solutions pour se déplacer et sont capables d'accueillir les résidants tout au long de leur vie tout en offrant une gamme complète de types d'habitations, un éventail d'emplois et un accès facile aux magasins et aux services pour répondre à leurs besoins quotidiens.

## 2.2 Politiques relatives au lieu et mode de croissance

### 2.2.1 Prévisions de croissance

1. Les prévisions concernant la population et l'emploi dans toutes les municipalités de palier supérieur et à palier unique qui sont présentées à l'annexe 3 serviront de base à la planification et à la gestion de la croissance dans la *RÉGH*.
2. Le ministre de l'Infrastructure réexaminera les prévisions figurant à l'annexe 3 au moins tous les cinq ans, en consultation avec les municipalités, et il pourra les modifier.

### 2.2.2 Gestion de la croissance

1. On gérera la croissance de la population et de l'emploi des manières suivantes :

   a) en dirigeant une part considérable de la nouvelle croissance vers les *zones bâties* de la collectivité au moyen de la *densification*;

   b) en canalisant la *densification* dans les *zones de densification*;

   c) en aménageant des collectivités denses *axées sur les transports en commun* sur les *zones incultes désignées*;

   d) en réduisant la prédominance de l'automobile par la mise en place d'utilisations mixtes, *axées sur les transports en commun* et accueillant aux piétons dans les villes;

   e) prévoir un accès pratique aux transports en commun au sein des villes mais également d'une ville à l'autre;

   f) en veillant à ce qu'il y ait suffisamment de terres disponibles aux fins d'emploi afin d'absorber la croissance prévue pour maintenir la compétitivité économique de la *RÉGH*;

   g) en veillant à la planification et au financement d'un équilibre entre l'emploi et le logement dans les collectivités de la *RÉGH* afin de réduire les longs trajets de navette et d'accroître la *part modale* des transports en commun, de la marche et de la bicyclette;

   h) en encourageant les petites et les grandes villes à devenir des *collectivités à part entière* profitant d'une diversité d'utilisations de sol, d'un éventail varié d'emplois et de types de logement, d'espaces verts publics de grande qualité et d'un accès facile aux magasins et aux services locaux;

   i) en canalisant l'aménagement vers les *zones de peuplement* sauf lorsqu'il est nécessaire à la gestion ou à l'utilisation de ressources, à des activités récréatives

axées sur les ressources et à d'autres utilisations des terres rurales qui ne peuvent pas être localisées dans les *zones de peuplement*;

j) en dirigeant la majeure partie de la croissance vers les *zones de peuplement* qui offrent des *services municipaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées* et en limitant la croissance dans les *zones de peuplement* qui sont desservies par d'autres formes de services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées;

k) en interdisant la création de nouvelles *zones de peuplement*.

### 2.2.3 Densification générale

1. D'ici 2015 et pour chaque année suivante, au moins 40 % de tous les projets d'aménagement résidentiel réalisés annuellement dans chaque municipalité de palier supérieur et à palier unique se concentreront dans les *zones bâties*.
2. Si, au moment de l'entrée en vigueur du Plan de croissance, une municipalité de palier supérieur ou à palier unique atteint un pourcentage de densification supérieur à l'*objectif de densification* minimum prévu à la politique 2.2.3.1, ce taux de densification deviendra l'*objectif de densification* minimum pour cette municipalité.
3. Si, au moment de l'entrée en vigueur du présent Plan de croissance, une municipalité de palier supérieur ou à palier unique a défini dans son plan officiel un *objectif de densification* qui est supérieur à l'objectif minimum prévu à la politique 2.2.3.1, cet objectif deviendra l'*objectif de densification* minimum pour cette municipalité.
4. Le ministre de l'Infrastructure peut examiner et autoriser un autre *objectif de densification* minimum pour une municipalité de palier supérieur ou à palier unique située dans le *cercle extérieur* afin d'adapter cet objectif à la taille, à l'emplacement et à la capacité des *zones bâties*.
5. Le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec les municipalités concernées vérifiera et définira les *limites des zones bâties*.
6. Toutes les municipalités élaboreront et mettront en œuvre, au moyen de leurs plans officiels et d'autres documents d'appui, une stratégie et des politiques visant à atteindre progressivement la *densification* et l'*objectif de densification*. Cette stratégie et ces politiques :

   a) se fonderont sur les prévisions figurant à l'annexe 3, selon ce qui est attribué aux municipalités de palier inférieur en conformité avec la politique 5.4.2.2;

   b) encourageront de façon générale la *densification* dans les *zones bâties*;

   c) définiront les *zones de densification* afin de soutenir la réalisation de l'*objectif de densification*;

d) intégreront les *zones bâties* définies en conformité avec la politique 2.2.3.5;

e) reconnaîtront que les *centres de croissance urbaine*, les *couloirs de densification* et les *zones de grande station de transport en commun* sont les tremplins d'un aménagement qui favorise la *densification*;

f) faciliteront et favoriseront la *densification*;

g) détermineront le type et l'échelle d'aménagement appropriés dans les *zones de densification*;

h) comprendront des *objectifs de densité* pour les *centres de croissance urbaine* le cas échéant ainsi que des objectifs de densité minimum pour les autres *zones de densification* qui seront cohérents avec les niveaux de service des transports en commun planifiés, ainsi qu'avec les lignes directrices d'aménagement *axées sur les transports en commun* établies par le gouvernement de l'Ontario;

i) prévoiront un éventail diversifié de types de logement, en tenant compte des besoins de *logements abordables*;

j) encourageront la construction de logements accessoires dans les *zones bâties*.

7. Toutes les *zones de densification* seront planifiées et conçues de manière à :

a) attirer cumulativement un pourcentage important de la croissance de la population et de l'emploi;

b) permettre l'aménagement des terres à des fins diverses et compatibles, y compris le logement et l'emploi afin de créer des quartiers vivants;

c) offrir des espaces ouverts publics de grande qualité en respectant des normes de conception de site et d'urbaine qui créent des endroits attrayants et vivants;

d) favoriser l'utilisation des transports en commun, de la marche et du vélo pour les activités quotidiennes;

e) atteindre en général de plus hautes densités que les régions voisines;

f) permettre une transition adaptée du schéma urbain vers les zones adjacentes.

8. Les ministres de la Couronne et les municipalités utiliseront les investissements d'infrastructure et les autres outils et mécanismes de mise en œuvre pour promouvoir la *densification*.

### 2.2.4 Centres de croissance urbaine

1. *Les centres de croissance urbaine* de la *RÉGH* sont identifiés à l'annexe 4.
2. Le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec les municipalités dotées *de centres de croissance urbaine*, déterminera la taille et l'emplacement approximatifs de ces *centres de croissance urbaine*.
3. Les municipalités délimiteront les *centres de croissance urbaine* dans leurs plans officiels.
4. Les *centres de croissance urbaine* seront aménagés de façon à :
   a) servir de zones centrales d'investissement dans l'infrastructure publique et institutionnelle à l'échelle régionale ainsi qu'à des fins commerciales, culturelles, de loisirs et de divertissement;
   b) accueillir et soutenir les principaux éléments d'infrastructure de transport en commun;
   c) servir de principaux centres d'emploi à forte densité qui attireront des emplois importants à l'échelle provinciale, nationale ou internationale;
   d) absorber un pourcentage important de la croissance de la population et de l'emploi.
5. Les *centres de croissance urbaine* seront aménagés de manière à atteindre, d'ici 2031 ou plus tôt, un *objectif de densité* brute minimum d'au moins :
   a) 400 résidants et emplois combinés par hectare pour chaque *centre de croissance urbaine* de la ville de Toronto;
   b) 200 résidants et emplois combinés par hectare pour chacun des *centres de croissance urbaine* suivants : centre-ville de Brampton, centre-ville de Burlington, centre-ville de Hamilton, centre-ville de Milton, Markham Centre, centre-ville de Mississauga, Newmarket Centre, Midtown Oakville, centre-ville d'Oshawa, centre-ville de Pickering, Richmond Hill/Langstaff Gateway, Vaughan Corporate Centre, centre-ville de Kitchener et centre-ville de Waterloo;
   c) 150 résidants et emplois combinés par hectare pour chacun des *centres de croissance urbaine* suivants : centre-ville de Barrie, centre-ville de Brantford, centre-ville de Cambridge, centre-ville de Guelph, centre-ville de Peterborough et centre-ville de St. Catharines.
6. Si, au moment de l'entrée en vigueur du Plan de croissance, un *centre de croissance urbaine* a déjà été aménagé pour atteindre, ou a déjà atteint, une densité brute qui dépasse l'*objectif de densité* minimum défini à la politique 2.2.4.5, cette densité deviendra l'*objectif de densité* minimum pour ce *centre de croissance urbaine*.

### 2.2.5 Zones de grande station de transport en commun et couloirs de densification

1. Les *zones de grande station de transport en commun* et les *couloirs de densification* seront désignés dans les plans officiels et aménagés de manière à :

   a) accroître la densité des zones résidentielles et d'emploi afin d'appuyer et d'assurer la viabilité des niveaux de service actuels et prévus des transports en commun;

   b) accueillir un éventail d'aménagements résidentiels, de bureaux institutionnels, et d'espaces commerciaux le cas échéant.

2. *Les zones de grande station de transport en commun* seront aménagées et conçues de manière à offrir l'accès aux installations de transport en commun par différents moyens, notamment en prenant en considération les piétons, les parcs de stationnement pour bicyclettes et les zones de ramassage et de débarquement des navetteurs.

3. *Les couloirs de densification* seront en principe aménagés de manière à accueillir des services locaux, y compris des éléments commerciaux, récréatifs, culturels et de divertissement.

### 2.2.6 Terres servant à des fins d'emploi

1. Une quantité suffisante de terres permettant la création de divers emplois convenables sera maintenue afin d'aborder la croissance prévue à l'annexe 3.

2. Les municipalités favoriseront le développement économique et la compétitivité des façons suivantes :

   a) fournir une diversité et un éventail appropriés d'utilisations à des fins d'emploi (notamment à des fins industrielles commerciales et institutionnelles) pour répondre aux besoins à long terme;

   b) offrir des possibilités favorisant une base économique diversifiée, notamment maintenir un éventail de sites convenant à des utilisations aux fins d'emploi appuyant une large gamme d'activités économiques et d'utilisations connexes et tenant compte des besoins des entreprises actuelles et futures;

   c) prévoir, protéger et préserver des *zones d'emploi* pour répondre aux utilisations actuelles et futures;

   d) faire en sorte que soit fournie l'infrastructure nécessaire aux besoins actuels et futurs en matière d'emplois.

3. Le quartier des bureaux du centre-ville de Toronto restera le principal centre du commerce et des finances internationaux de la *RÉGH.*

4. Les projets *de grands édifices à bureaux* et de grands édifices institutionnels adaptés devraient être construits dans les *centres de croissance urbaine*, dans les *zones de*

*grande station de transport en commun* ou dans des zones qui bénéficient déjà de services de transports en commun fréquents ou qui comptent sur des *services de transports en commun d'un niveau supérieur*, ou prévoient en créer.

5. Les municipalités peuvent permettre la conversion de terres situées des *zones d'emploi* à des fins autres que l'emploi, uniquement à l'issue d'un *examen municipal complet* où il a été démontré que :

   a) la conversion est nécessaire;

   b) la municipalité atteindra les prévisions en matière d'emploi en vertu du Plan de croissance;

   c) la conversion ne compromettra pas la viabilité globale de la *zone d'emploi* ni la réalisation de l'*objectif de densification*, des *objectifs de densité* et des autres politiques du Plan de croissance;

   d) l'infrastructure existants ou prévus peuvent permettre de parvenir à la conversion proposée;

   e) les terres ne sont pas nécessaires à long terme aux utilisations liées à l'emploi pour lesquelles elles ont été désignées;

   f) les questions relevant de plusieurs collectivités ont été étudiés.

   Pour les besoins de la présente politique, les grands commerces de détail sont considérés comme utilisations non liées à l'emploi.

6. La politique 2.2.6.5 s'applique uniquement aux *zones d'emplois* qui ne se trouvent pas dans les centres-villes ni dans les zones de régénération. Dans le cas des *zones d'emploi* situées dans les centres-villes ou dans les zones de régénération, la politique 1.3.2 de la Déclaration de principes provinciale de 2005 demeure applicable.

7. Compte tenu de l'importance du commerce transfrontalier avec les États-Unis, le Plan de croissance reconnaît une *zone de points d'accès économique* et un *centre d'accès économique* le long de la frontière américaine dans la région de Niagara. La planification et le développement économique dans ces régions viendront appuyer la diversité et favoriser les occasions accrues de commerce transfrontalier, de transport des marchandises et de tourisme.

8. Grâce à une évaluation à l'échelle *sous-régionale*, le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec d'autres ministres de la Couronne, les municipalités et d'autres parties intéressées identifiera des *zones d'emploi* d'importance provinciale, y compris des terres à forte vocation industrielle.

9. Les municipalités sont invitées à désigner et à préserver les terres dans les *zones de peuplement* à proximité des principaux échangeurs routiers, des ports, des cours de triage et des aéroports existants à titre de zones réservées à la fabrication, à l'entreposage, au commerce de détail, aux bureaux et aux installations connexes, le cas échéant.

10. Au moment de l'aménagement des terres servant à l'emploi, les municipalités favoriseront un modèle urbain compact *axé sur le transport en commun* et réduiront au minimum les parcs de stationnement en surface.

### 2.2.7 Zones incultes désignées

1. Les nouveaux projets d'aménagement dans les *zones incultes désignées* seront planifiés, désignés, zonés et conçus de manière à :

   a) contribuer à établir des *collectivités à part entière*;

   b) créer des configurations de rues, des densités et un schéma urbain qui favorisent la marche et la bicyclette ainsi que l'intégration précoce et la viabilité à long terme des services de transport en commun;

   c) permettre l'aménagement des terres à diverses fins, y compris le logement et l'emploi, afin de créer des quartiers dynamiques;

   d) créer des espaces ouverts publics de grande qualité en respectant des normes de conception de site et d'urbaine qui permettent les déplacements en transport en commun, à pied et à bicyclette.

2. Les *zones incultes désignées* de chaque municipalité de palier supérieur ou à palier unique seront aménagées de manière à ce que l'*objectif de densité* minimum ne soit pas inférieur à 50 résidants et emplois combinés par hectare.

3. Cet *objectif de densité* sera mesuré sur toute la superficie de la *zone inculte désignée*, de chaque municipalité de palier supérieur ou à palier unique, à l'exception des éléments suivantes lorsqu'elles sont indiquées dans tout plan officiel ou plan provincial applicable, et lorsque ledit plan provincial ou la déclaration de principes provinciale applicable interdit l'aménagement desdites éléments : terres humides, terres humides côtières, boisées, vallées, zones d'intérêt naturel et scientifique, habitats particulier des espèces menacées ou en voie de disparition, habitats fauniques et habitats du poisson. Les zones où se trouvent ces éléments seront définies conformément au plan provincial ou à la déclaration de principes provinciale applicable qui en interdit l'aménagement.

4. La politique 2.2.7.3 vise à mesurer l'*objectif de densification* minimum pour les *zones incultes désignées* et n'a pas pour objet d'instaurer une orientation stratégique pour la protection des éléments, des zones et des systèmes du patrimoine naturel.

5. Le ministre de l'Infrastructure peut examiner et autoriser un autre *objectif de densité* dans le cas d'une municipalité de palier supérieur ou à palier unique située dans le *cercle extérieur*, et pour laquelle il n'y a pas de *centre de croissance urbaine*, afin de veiller à ce que l'*objectif de densité* soit approprié compte tenu des caractéristiques de la municipalité et des collectivités voisines.

6. Les municipalités élaboreront et mettront en œuvre les politiques du plan officiel, y compris les politiques de gestion progressive, et d'autres stratégies, pour les *zones incultes désignées* afin d'atteindre l'*objectif de densification* et les *objectifs de densité* du Plan de croissance.

### 2.2.8 Expansion des limites d'une zone de peuplement

1. Les politiques de la présente section s'appliquent uniquement dans le cas de l'expansion d'une *zone de peuplement* dans une municipalité.
2. Une *zone de peuplement* ne peut être étendue que dans le cadre d'un *examen municipal complet* à l'issue duquel il a été démontré que :
   a) les occasions suffisantes pour accueillir la croissance prévue à l'annexe 3, par la *densification* et dans les *zones incultes désignées*, au moyen de l'*objectif de densification* et des *objectifs de densité*, ne sont pas disponibles :
      i. à l'intérieur de la *zone de marché régionale*, selon la municipalité de palier supérieur ou à palier unique, et
      ii. à l'intérieur de la municipalité de palier inférieur applicable pour absorber la croissance allouée à la municipalité en vertu du Plan de croissance;
   b) l'expansion rend disponible suffisamment de terres pour une période de temps n'excédant pas 20 ans, d'après les analyses contenues dans la politique 2.2.8.2(a);
   c) le moment de l'expansion et la mise en œuvre progressive de l'aménagement de la *zone inculte désignée* ne compromettront pas la réalisation de l'*objectif de densification* et des *objectifs de densité* et les autres politiques du Plan de croissance;
   d) le cas échéant, l'expansion proposée sera conforme aux Plans de la ceinture de verdure, de l'escarpement du Niagara et de la conservation de la moraine d'Oak Ridges;
   e) les éléments d'infrastructure existants ou prévus nécessaires pour effectuer l'expansion proposée peuvent être construits sans compromettre l'environnement et le budget;
   f) dans les *zones agricoles à fort rendement* :
      i. les terres ne comprennent pas les *terres de cultures spéciales*;
      ii. il n'y a pas d'autre solution raisonnable qui éviterait les *zones agricoles à fort rendement*;
      iii. il n'y a pas d'autre solution raisonnable qui pourrait faire appel aux terres agricoles de moindre priorité dans des *zones agricoles à fort rendement*.

g) les répercussions de l'expansion des limites des *zones de peuplement* sur les activités agricoles qui sont adjacentes aux *zones de peuplement* ou qui sont à proximité de celles-ci sont atténuées autant qui possible;

h) pour déterminer l'orientation à suivre concernant l'expansion des limites des *zones de peuplement*, on applique les politiques des articles de la section 2 (Utilisation et gestion judicieuses des ressources) et de la section 3 (Protection de la santé et de la sécurité publiques) de la Déclaration de principes provinciale (2005);

i) pour l'expansion des *petites villes et localités* qui font partie du *cercle extérieur*, les municipalités viseront le maintien ou l'atteinte d'une préparation d'un emploi à temps plein pour trois résidants à l'intérieur ou à proximité de la petite ville ou localité.

### 2.2.9 Régions rurales

1. Les *zones de peuplement* rurales sont essentielles à la vitalité et au bien-être économique des collectivités rurales. Les municipalités sont invitées à planifier une gamme de possibilités culturelles et économiques dans les *zones de peuplement* rurales pour répondre aux besoins des résidants et des entreprises des régions rurales.
2. L'aménagement à l'extérieur des *zones de peuplement* peut être autorisé dans les *régions rurales* en vertu de la politique 2.2.2.1(i).
3. *Les nouveaux ensembles de logements multiples ou/et lots destinés à des aménagements résidentiels* seront répartis dans les *zones de peuplement* et seront autorisés dans des emplacements précis en vertu d'un zonage ou d'une désignation appropriés permettant ce type d'aménagement dans les plans officiels municipaux, à compter de la date d'entrée en vigueur du plan.
4. Dans le cas des terres situées dans la *zone de la ceinture de verdure*, les politiques pertinentes des plans de la ceinture de verdure, de l'escarpement du Niagara et de la conservation de la moraine d'Oak Ridges s'appliquent.

# 3

# Infrastructure pour soutenir la croissance



## 3.1 Contexte

Une infrastructure publique disponible et accessible est essentielle à la viabilité des collectivités de l'Ontario ainsi qu'à la compétitivité économique, à la qualité de vie et à la prestation de services publics. Cependant, une demande croissante, des modèles d'aménagement à faible densité et des années d'investissements insuffisants ont entraîné un déficit important sur le plan de l'infrastructure servant à répondre aux besoins des résidants actuels ainsi qu'à ceux des Ontariens et Ontariennes des générations à venir.

Le Plan de croissance présente le cadre pour les investissements en infrastructure dans la *RÉGH*, de manière à ce que l'infrastructure existante et les futurs investissements soient optimisés afin de soutenir la croissance jusqu'en 2031 et au-delà. Les orientations stratégiques du Plan de croissance pour une *densification* et un *aménagement urbain compact* guident nombre des priorités en matière d'infrastructure énoncées à la présente section. On estime que l'on pourrait diminuer de plus de 20 % les coûts d'immobilisations en infrastructure dans la région du grand Toronto en passant d'un aménagement à faible densité à des schémas plus efficaces et *l'aménagement urbain compact*. Ces économies seraient ensuite réinvesties de façon plus efficace[3].

Le Plan de croissance oriente la planification de l'infrastructure et les décisions stratégiques relatives aux investissements nécessaires pour soutenir et accueillir la croissance démographique et économique prévue – tout particulièrement dans les trois domaines essentiels que sont les transports, les réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées et l'*infrastructure communautaire*. Le Plan de croissance sera étayé par

---

[3] GTA Task Force. *Greater Toronto: Report of the GTA Task Force*. Janvier 1996, p. 12; Slack, Enid. *Municipal Finance and the Pattern of Urban Growth*, Institut C.D. Howe, Howe Institute. No. 160, février 2002, p. 6; TD Economics. *Greater Toronto Area: Canada's Primary Economic Locomotive in Need of Repairs*. Mai 2002, p. 15.

la stratégie pluriannuelle provinciale d'investissement dans l'infrastructure provinciale de *ReNouveau Ontario*, d'autres projets d'investissement dans les transports tels que l'initiative *Transports-Action Ontario* et par des modèles de financement durables et de saines pratiques de gestion de l'infrastructure.

Les politiques de transport énoncées à la présente section et aux annexes du Plan de croissance orientent la planification et l'aménagement d'un système de transport intégré et efficace nécessaire pour appuyer une économie dynamique et une excellente qualité de vie dans la *RÉGH*. Les directions politiques visent à assurer l'optimisation de l'infrastructure des transports en commun par des aménagements à densité élevée et à veiller à ce que les couloirs routiers soient planifiés de sorte à favoriser la circulation efficace des marchandises et à appuyer *l'aménagement urbaine compacte*, grâce à une conception appropriée et à un meilleur contrôle des points d'accès.

Le Plan de croissance favorise la coordination et la cohérence entre l'aménagement du territoire, et la planification des transports et les investissements réalisés par tous les ordres de gouvernement et les autres parties intéressées du secteur des transports dans la *RÉGH*. Afin d'assurer une meilleure coordination, d'améliorer les choix de transport en commun et de mettre en œuvre les initiatives de transport définies dans le Plan, le ministre de Transports a déposé un règlement habilitant qui, s'il est adopté, permettra de mettre en place la Régie des transports de grand Toronto.

Les investissements par tous les ordres de gouvernement dans les réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées accusent également un certain retard par rapport à la croissance de la *RÉGH*, et de nombreuses municipalités sont à présent confrontées à d'importants problèmes de renouvellement et d'accroissement de la capacité de leur infrastructure. Il est nécessaire de coordonner les investissements dans l'infrastructure des services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées de manière à soutenir la croissance future tout en tenant compte du mode de financement et d'administration de ces réseaux. Il faut mieux entretenir les réseaux existants et les moderniser pour garantir un approvisionnement en eau fiable et salubre.

Les investissements dans l'*infrastructure communautaire* – comme les hôpitaux, les établissements de soins de longue durée, les écoles et les logements *abordables* – doivent être planifiés de façon à suivre l'évolution des besoins et à promouvoir des *collectivités complètes*. En ce qui concerne le logement, il existe dans de nombreuses municipalités un besoin social sous-jacent de logements *abordables*, qui est exacerbé par les pressions qu'exerce la croissance. Des stratégies d'infrastructure pluriannuelles telles que *ReNouveau Ontario* comblent cette lacune au chapitre de l'infrastructure et dirigent les investissements afin que nous puissions créer des *collectivités complètes*.

## 3.2 Politiques relatives à une infrastructure pour soutenir la croissance

### 3.2.1 Planification de l'infrastructure

1. La planification de l'infrastructure, l'aménagement du territoire et l'investissement dans l'infrastructure seront coordonnés de manière à mettre en œuvre le Plan de croissance. L'infrastructure comprend notamment des transports en commun, des *couloirs de circulation*, les réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, les systèmes de gestion des déchets et l'*infrastructure communautaire*.
2. La priorité sera accordée aux investissements dans l'infrastructure effectués par le province d'Ontario qui appuient les politiques et les annexes énoncées dans le Plan de croissance.
3. Le ministre de l'Infrastructure collaborera avec d'autres ministres de la Couronne et partenaires du secteur public pour identifier les besoins stratégiques en infrastructure afin de soutenir la mise en œuvre du Plan de croissance grâce à une planification pluriannuelle de l'infrastructure et d'une évaluation à l'échelle *sous-régionale* du système de transport en commun et de transport, de même que des réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées.

### 3.2.2 Système de transport – généralités

1. Le *système de transport* au sein de la *RÉGH* sera planifié et géré de manière à :
   a) assurer la connectivité entre tous les moyens de transport pour la circulation des personnes et des marchandises;
   b) proposer une large gamme de choix en matière de transports de manière à réduire la dépendance à l'égard d'un seul mode de déplacement et à promouvoir l'usage des transports en commun, le vélo et la marche;
   c) être durable, en encourageant le mode de déplacement le plus approprié d'un point de vue financier et écologique;
   d) offrir un accès *multimodal* aux emplois, aux logements, aux écoles, aux activités culturelles et de loisirs ainsi qu'aux marchandises et aux services;
   e) assurer la sécurité des usagers.
2. La planification du *système de transport*, l'aménagement du territoire et l'investissement dans les transports seront coordonnés de manière à mettre en œuvre le Plan de croissance.

3. Au moment de planifier l'aménagement, l'optimisation et/ou l'expansion des *couloirs de circulation* nouveaux ou existants, le ministre de l'Infrastructure, le ministre des Transports, les autres ministres de la Couronne, d'autres organismes publics et les municipalités :

   a) s'assureront que les couloirs sont identifiés et protégés de manière à répondre aux besoins actuels et prévisionnels pour les différents modes de déplacement;

   b) appuieront les possibilités d'une utilisation *multimodale* lorsque c'est possible, tout particulièrement en donnant la priorité aux besoins en matière de transport en commun et de circulation des marchandises par rapport à ceux des automobiles à passager unique;

   c) envisageront place à un plus grand nombre de possibilités pour le transport des personnes et le transport de marchandises par chemin de fer, le cas échéant;

   d) envisageront la séparation des modes de transport au sein des couloirs, le cas échéant;

   e) en ce qui concerne les couloirs pour la circulation des marchandises, prévoiront des liaisons entre les installations intermodales projetées ou existantes, lorsque c'est possible.

4. Par le truchement d'une évaluation à l'échelle *sous-régionale*, le ministre des Transports et le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec les municipalités et les autres parties intéressées, entreprendront de nouveaux travaux pour mettre en place le réseau de transport et les politiques énoncées dans le Plan de croissance.

5. Les municipalités développeront et mettront en œuvre des stratégies de *gestion de la demande en transport* dans leurs plans officiels ou leurs autres documents de planification, afin de réduire les distances et les temps de déplacement et de favoriser la hausse de la *part modale* du transport par rapport à l'automobile.

### 3.2.3 Circulation des personnes

1. Les transports en commun seront la grande priorité pour la planification de l'infrastructure de transport et les grands investissements dans ce domaine.

2. Toutes les décisions relatives à la planification et aux investissements dans le domaine des transports en commun seront prises selon les critères suivants :

   a) l'utilisation de l'infrastructure de transport en commun pour créer la croissance, et la planification des densités élevées de résidants et d'emplois pour assurer l'efficacité et la viabilité des niveaux de service de transport en commun actuels et prévus;

b) la priorité accordée à l'augmentation de la capacité des systèmes de transport en commun existants afin d'appuyer les *zones de densification*;

c) l'élargissement du service de transport en commun et l'inclusion des zones qui ont atteint ou ont prévu atteindre des densités élevées de résidants et d'emplois *axées sur les transports en commun* et les zones qui offrent un éventail d'aménagement résidentiel, professionnel, institutionnel et commercial, lorsque c'est possible;

d) l'amélioration des liens entre les quartiers voisins et les *centres de croissance urbaine*, les *zones de grande station de transport en commun*, et les autres *zones de densification*;

e) la compatibilité avec le cadre stratégique pour les futurs investissements en matière de transport en commun présenté à l'annexe 5;

f) l'augmentation de la *part modale* du transport en commun.

3. Les municipalités veilleront à ce que les réseaux piétonniers et cyclistes soient intégrées dans la planification des transports de manière à :

   a) permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler en toute sécurité et de manière confortable au sein des collectivités existantes et des nouveaux aménagements;

   b) relier entre eux les *zones de densification*, les quartiers adjacents et les stations de transport en commun, en proposant notamment des couloirs spécialement réservés aux cyclistes dans le principal réseau de rues lorsque c'est possible.

4. L'annexe 5 présente le cadre stratégique pour les futures décisions sur les investissements dans les transports en commun, y compris l'accroissement de la capacité des systèmes existants afin d'appuyer la *densification*, et le projet de mise en place d'un système de *transport en commun d'un niveau supérieur* et de lignes de transport en commun interrégionales entre les *centres de croissance urbaine*, dans la *RÉGH*. L'annexe 5 doit être lue conjointement avec les politiques énoncées dans le Plan de croissance. Les lignes de transports en commun décrites à l'annexe 5 constituent un cadre stratégique et ne sont pas réalisées à l'échelle. Les véritables dates, phases de mise en œuvre et alignements doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie et, selon le cas, d'un processus d'évaluation environnementale.

### 3.2.4 Circulation des marchandises

1. La grande priorité des investissements dans le réseau routier est de faciliter la circulation des marchandises en reliant les *installations de transport multimodal*, les postes frontaliers et les collectivités au sein de la *RÉGH*.

2. Le ministre des Transports, le ministre de l'Infrastructure, les autres ministres de la Couronne compétents et les municipalités collaboreront avec les organismes et les fournisseurs de service de transport aux fins suivantes :

   a) coordonner et optimiser les systèmes de circulation des marchandises;

   b) améliorer les couloirs permettant le transport des marchandises dans la *RÉGH*, conformément à l'annexe 6 du Plan de croissance;

   c) promouvoir et mieux intégrer le transport *multimodal* des marchandises ainsi que l'aménagement du territoire et la planification du système de transport, y compris l'élaboration de directives pour un aménagement du territoire facilitant le transport du fret.

3. La planification et la conception des couloirs routiers, ainsi que l'affectation des terres le long de ces couloirs, viendront appuyer les politiques du Plan de croissance, faisant tout particulièrement en sorte que l'aménagement soit orienté vers les *zones de peuplement*, conformément à la politique 2.2.2.1(i).

4. Les municipalités veilleront à établir des itinéraires prioritaires pour le transport des marchandises, dans la mesure du possible, afin de faciliter la circulation des marchandises à l'intérieur et en dehors des zones d'activité professionnelle, commerciale et industrielle importantes et prévoiront des itinéraires de délestage se rattachant au réseau provincial.

5. Les municipalités veilleront à ce que les projets d'aménagement du territoire dans les *zones de peuplement* le long ou à proximité des installations de transport comme les *installations de transport multimodal*, les gares ferroviaires, les aéroports, les chantiers navals et les grands échangeurs soient compatibles avec et axés sur la fonction primaire de transport des marchandises de ces installations.

6. L'annexe 6 présente le cadre stratégique pour les futures décisions relatives aux investissements dans le transport des marchandises au sein de la *RÉGH*. L'annexe 6 doit être lue conjointement avec les politiques énoncées dans le Plan de croissance. Les lignes de transports en commun décrites à l'annexe 6 constituent un cadre stratégique et ne sont pas réalisées à l'échelle. Les véritables dates, phases de mise en œuvre et alignements doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie et, selon le cas, d'un processus d'évaluation environnementale.

### 3.2.5 Réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées

1. Les municipalités généreront suffisamment de revenus pour recouvrer les *coûts totaux* liés aux *systèmes d'approvisionnement en eau de traitement des eaux usées.*

2. En ce qui concerne les terres situées dans la *zone de la ceinture de verdure*, toutes les politiques relatives aux réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées ou pluviales énoncées dans les plans provinciaux et applicables aux terres situées dans la *zone de ceinture de verdure* restent en vigueur.

3. Les municipalités sont invitées à planifier et à concevoir des *réseaux municipaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées* qui rejettent l'eau dans le *bassin hydrographique* des Grands Lacs, dont elle a été tirée à l'origine.

4. La construction de nouveaux réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées ou l'expansion de réseaux existants, qu'il s'agisse de *réseaux municipaux* ou de *réseaux communautaires privés*, ne devrait être envisagée que lorsque les conditions suivantes sont réunies :

   a) des stratégies pour la conservation des eaux et d'autres initiatives relatives à la gestion de la demande d'eau sont mises en œuvre dans la zone actuellement servie;

   b) les projets d'expansion ou de mise en place de nouveaux services profiteront à la croissance en permettant d'atteindre l'*objectif de densification* et *l'objectif de densité*;

   c) des projets d'expansion ont été examinés dans le contexte des accords interprovinciaux, nationaux ou binationaux ou état-provinciaux pertinents en ce qui concerne le bassin des Grands Lacs.

5. Grâce à une évaluation à l'échelle *sous-régionale*, le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec les municipalités et les autres parties intéressées, entreprendra une analyse des répercussions de la croissance prévue sur l'approvisionnement en eau et le traitement des eaux usées.

6. Les municipalités qui partagent une source d'eau continentale et/ou une nappe d'eau réceptrice doivent coordonner la planification des réseaux d'eau potable, d'eaux pluviales et d'eaux usées afin que la quantité d'eau et la qualité de l'eau soient protégées ou améliorées pour chaque *bassin versant*.

7. Conjointement avec les offices de protection de la nature, les municipalités sont invitées à élaborer des *plans des bassins versants* et à les utiliser pour orienter leurs décisions relatives à l'aménagement et à la gestion de l'eau et des eaux usées.

8. Les municipalités sont invitées à mettre en œuvre et à soutenir des projets novateurs de gestion des eaux pluviales dans le cadre du *réaménagement* et de la *densification*.

### 3.2.6 Infrastructure communautaire

1. L'aménagement du territoire, la planification et les investissements relatifs à *l'infrastructure communautaire* seront coordonnés de manière à mettre le Plan de croissance en œuvre.

2. La planification de la croissance tiendra compte de la disponibilité et de l'emplacement de l'*infrastructure communautaire* existante et proposée, de manière à en assurer l'efficacité et l'efficience.

3. Une gamme appropriée d'éléments d'*infrastructure communautaire* doit être prévue pour répondre aux besoins résultant de l'évolution de la population et pour favoriser la mise en place de *collectivités complètes*.

4. Les secteurs de la planification, du financement et de la prestation des services sont invités à élaborer une stratégie d'*infrastructure communautaire* visant à faciliter la planification de cette *infrastructure communautaire* et sa coordination avec l'aménagement du territoire, l'infrastructure et l'investissement grâce à un processus de collaboration et de consultation.

5. Les municipalités établiront et mettront en œuvre des objectifs minimaux pour les logements *abordables*, conformément à la politique 1.4.3 de la Déclaration de principes provinciale de 2005.

6. Les municipalités de palier supérieur et à palier unique élaboreront une stratégie de logement en consultation avec les municipalités de palier inférieur, le ministre des Affaires municipales et du Logement et les autres parties intéressées. Cette stratégie définira un plan comprenant les politiques des plans officiels afin de répondre aux besoins de tous les résidants, notamment en ce qui concerne les logements *abordables* – à la fois pour l'accession à la propriété et pour les logements locatifs. La stratégie de logement comprendra la planification et l'aménagement de toute une gamme de types d'habitations et de densités afin de favoriser la réalisation de l'*objectif de densification* et des *objectifs de densité*.

# 4

# Protéger les ressources précieuses

## 4.1 Contexte

La *RÉGH* renferme un large éventail de zones et d'éléments exceptionnels du patrimoine naturel, de sites du patrimoine culturel irremplaçables et de précieuses richesses naturelles renouvelables et non renouvelables qui sont essentiels à la prospérité économique, à la qualité de vie et à la santé environnementale à long terme de la région. Ces précieux atouts doivent être protégés et gérés de façon judicieuse dans le cadre de la planification de la croissance future.

Certains de ces sites et éléments sont déjà protégés par des mesures législatives comme la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, les déclarations de principes provinciales telles que celle de 2005 et les plans provinciaux tels que les plans de conservation de la ceinture de verdure, de l'escarpement du Niagara et de la conservation de la moraine d'Oak Ridges. Le Plan de croissance renforce ces initiatives, sur lesquelles il fait également fond. Une démarche équilibrée visant l'utilisation et la gestion judicieuses de toutes les ressources, y compris le patrimoine naturel, l'agriculture et les ressources minérales, sera mise en place.

La demande générale d'eau, d'énergie, d'air et de terres augmentera à mesure que la *RÉGH* prendra de l'expansion. La disponibilité permanente de ces ressources naturelles est essentielle à la durabilité de toutes les collectivités. Le Plan de croissance reconnaît et appuie le rôle unique des politiques municipales en matière de leadership et d'innovation dans l'élaboration d'une culture de conservation.

Comme l'indique la Section 1.4 du Plan de croissance, la Déclaration de principes provinciale de 2005 s'applique à la *RÉGH* et les dispositions du Plan de croissance doivent être lues conjointement avec les dispositions applicables de la Déclaration de principes provinciale de 2005 et d'autres documents pertinents.

## 4.2 Politiques de protection des ressources précieuses

### 4.2.1 Systèmes naturels

1. Grâce à une évaluation à l'échelle *sous-régionale*, le ministre de l'Infrastructure et les autres ministres de la Couronne, en consultation avec les municipalités et d'autres parties intéressées, définiront les systèmes naturels de la *RÉGH* et, le cas échéant, les politiques nécessaires à sa protection.
2. Toutes les politiques relatives aux systèmes naturels énoncées dans les plans provinciaux et applicables aux terres situées à l'intérieur de la *zone de la ceinture de verdure*, restent en vigueur.
3. Les autorités chargées de la planification sont invitées à identifier les éléments et les zones du patrimoine naturel qui se rattachent au systèmes naturels, le complètent et le mettent en valeur.
4. Les municipalités, les offices de protection de la nature, les organismes non gouvernementaux et les autres parties intéressées sont invités à créer un réseau de parcs, d'espaces ouverts et de sentiers de randonnée pédestre accessibles au public, y compris dans les régions littorales, au sein de la *RÉGH*. Ce réseau
   a) délimitera clairement les zones accessibles et non accessibles au public;
   b) reposera sur une méthode coordonnée de planification et d'aménagement des sentiers;
   c) reposera sur de bonnes pratiques d'intendance pour les terres publiques et privées.
5. Les municipalités sont invitées à mettre en place un système urbain d'espaces ouverts au sein des *zones bâties*, qui pourrait comporter des jardins sur les toits, des cours collectives et des parcs publics.

### 4.2.2 Zones agricoles à fort rendement

1. Grâce à une évaluation à l'échelle *sous-régionale*, le ministre de l'Infrastructure et les autres ministres de la Couronne, en consultation avec les municipalités et d'autres parties intéressées, définiront les *zones agricoles à fort rendement*, y compris les *terres de cultures spéciales*, dans la *RÉGH* et, le cas échéant développeront, des politiques additionnelles nécessaires à leur protection.
2. Toutes les politiques relatives aux zones agricoles énoncées dans les plans provinciaux et applicables aux terres situées à l'intérieur de la *zone de la ceinture de verdure*, restent en vigueur.

3. Les municipalités sont invitées à entretenir, à améliorer et à développer les éléments d'infrastructure liés aux exploitations agricoles, comme les dispositifs de drainage et d'irrigation.

4. Les municipalités sont invitées à créer des comités consultatifs sur l'agriculture, à collaborer avec eux et à les consulter au moment de prendre des décisions sur la planification agricole, et la question de la croissance.

### 4.2.3 Ressources en agrégats minéraux

1. Grâce à une évaluation à l'échelle *sous-régionale*, le ministre de l'Infrastructure et le ministre des Richesses naturelles collaboreront avec les municipalités, les producteurs de *ressources en agrégats minéraux* et les autres parties intéressées afin de cerner des ressources considérables en agrégats minéraux dans la *RÉGH* et de créer une stratégie à long terme qui garantira une utilisation, une conservation, un approvisionnement et une gestion judicieux des *ressources en agrégats minéraux* dans la *RÉGH* et qui définira également les possibilités de reconstituer ces ressources et d'appliquer dans la mesure du possible des méthodes coordonnées de remise en état.

### 4.2.4 Une culture de conservation

1. Les municipalités devront élaborer et mettre en œuvre les politiques du plan officiel et d'autres stratégies afin d'appuyer les objectifs de conservation suivants :

   a) la conservation de l'eau, y compris :

      i. la gestion de la demande d'eau afin d'améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'eau;

      ii. le recyclage de l'eau afin d'en optimiser la réutilisation et le recyclage.

   b) Les économies d'énergie, y compris :

      i. les économies d'énergie pour les installations municipales;

      ii. la recherche de solutions pour la production et la distribution d'énergie renouvelable;

      iii. la gestion de la demande d'énergie afin d'en réduire la consommation;

      iv. des schémas d'aménagement du territoire et des normes de conception urbaine qui favorisent et appuient les bâtiments écoénergétiques et les possibilités de cogénération.

   c) La protection de la qualité de l'air, y compris la réduction des émissions d'origine municipale et résidentielle.

d) La gestion intégrée des déchets, y compris :

i. une réduction plus efficace des déchets, le compostage, les initiatives de recyclage et la recherche de nouvelles occasions de réduction à la source, de réutilisation et de réacheminement, le cas échant;

ii. une planification globale comprenant des démarches intégrées de gestion des déchets, y compris la réduction, la réutilisation, le recyclage, le compostage, le réacheminement et la gestion des déchets résiduaires;

iii. la promotion de la réutilisation et du recyclage des matériaux de construction;

iv. l'examen des initiatives de gestion des déchets dans le cadre de la planification régionale à long terme et en collaboration avec les municipalités voisines.

e) La conservation du patrimoine culturel, y compris la conservation du patrimoine culturel et des ressources archéologiques là où faisable contre la densification des *zones bâties*.

# 5 Mise en œuvre et interprétation



## 5.1 Contexte

La réussite du Plan de croissance repose sur l'efficacité de sa mise en œuvre. Pour ce faire, tous les ordres de gouvernement, les organismes non gouvernementaux, le secteur privé et les citoyens doivent agir ensemble de manière coordonnée et concertée afin d'appliquer les politiques du Plan de croissance et de réaliser ses objectifs. La réussite du Plan de croissance repose sur la mise en place d'un éventail de mécanismes permettant d'appliquer les politiques qu'il énonce. Il s'agit notamment du cadre législatif présenté dans la *Loi de 2005 sur les zones de croissance* et d'un vaste complément d'outils financiers et d'aménagement, notamment des instruments proposés dans la *Loi sur l'aménagement du territoire* et la *Loi de 2001 sur les municipalités.*

Pour mesurer la réussite du Plan de croissance, il faudra également réaliser une évaluation rigoureuse et cohérente de ses progrès. Dans cette optique, on travaille actuellement à l'élaboration d'une méthode d'évaluation reposant sur un index qui permettra de surveiller l'évolution de la quantité de terres aménagées et le pourcentage supplémentaire de nouveaux aménagements réalisés dans les *zones bâties* de la *RÉGH.*

## 5.2 *Loi de 2005 sur les zones de croissance*

La *Loi de 2005 sur les zones de croissance* fournit le cadre législatif du présent Plan de croissance. Elle confère au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de désigner toute partie du territoire de l'Ontario comme une zone visée par un plan de croissance et exige que le ministre de l'Infrastructure prépare un plan de croissance pour la totalité ou une partie de cette zone. La zone de croissance à laquelle correspond le Plan de croissance est définie dans le Règlement de l'Ontario 416/05. Elle figure à l'annexe 1 du Plan de croissance.

Un Plan de croissance est mis en œuvre en tenant compte des autres lois, politiques, plans et règlements provinciaux. L'aménagement du territoire au sein d'une zone visée par un Plan de croissance est régi par la *Loi sur l'aménagement du territoire* et par le système de planification de l'Ontario, et doit conformer aux exigences de conformité et des dispositions en matière de conflit prévues dans la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*. Dans un territoire visé par un Plan de croissance, un plan de croissance s'applique à toutes les décisions portant sur les affaires, instances ou demandes introduites en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la *Loi de 1998 sur les condominiums*, sous réserve de tout règlement applicable.

La *Loi de 2005 sur les zones de croissance* comprend également les processus de création et de modification des plans de croissance. Notamment, le ministre de l'Infrastructure doit examiner chaque Plan de croissance au moins tous les dix ans à compter de son entrée en vigueur. En vertu de cette loi, le ministre de l'Infrastructure peut proposer la modification d'un plan de croissance. Il doit alors informer les parties intéressées de la modification et les inviter à présenter leurs observations écrites. Toute modification importante d'un plan exige l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil.

## 5.3 Analyse de la mise en œuvre

Le ministre de l'Infrastructure collaborera avec les autres ministres de la Couronne, les municipalités et d'autres parties intéressées, aux éléments clés d'une analyse approfondie, décrits ci-dessous, afin de mettre en œuvre le Plan de croissance :

1. vérifier et finaliser les *limites de construction*;
2. évaluer les besoins des nouvelles *zones incultes désignées*;
3. déterminer la taille et l'emplacement approximatifs des *centres de croissance urbaine*;
4. réaliser des évaluations à l'échelle *sous-régionale* axées sur :
   a) l'analyse de l'économie régionale et les zones d'emploi d'importance provinciale;
   b) le travail plus approfondi sur le projet de réseau de transport;
   c) les répercussions de la croissance prévue sur le plan de l'approvisionnement en eau et du traitement des eaux usées;
   d) la désignation des systèmes naturels;
   e) la désignation des *zones agricoles à fort rendement*, y compris des *terres de cultures spéciales*;
   f) la désignation des *ressources en agrégats minéraux d'importance*.

L'analyse de la mise en œuvre sera assurée par le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec d'autres ministres de la Couronne, les municipalités et d'autres parties intéressées. Durant l'analyse et l'évaluation complémentaires, toutes les politiques pertinentes énoncées dans le Plan de croissance resteront en vigueur.



## 5.4 Politiques pour la mise en œuvre et l'interprétation

### 5.4.1 Mise en œuvre et interprétation – généralités

1. Le Plan de croissance, y compris les sections « contexte », les politiques, les définitions et les annexes, doit être lu dans son intégralité et toutes les politiques pertinentes doivent être appliquées à chaque situation.
2. Les appendices du Plan de croissance ne sont fournis qu'à titre d'information.
3. Les termes en italique sont expliqués à la section « Définitions » du plan. Les définitions s'appliquent aux termes en italique, qu'ils soient au pluriel ou au singulier.
4. Dans la section « Définitions », les sources ont été citées lorsque la définition ou la teneur de la définition est identique à la définition fournie dans la politique ou la loi citée.
5. Les politiques et les objectifs du Plan de croissance constituent des normes minimales. Les autorités chargées de la planification et les décideurs sont encouragés à dépasser les normes minimales établies dans des objectifs et des politiques précis, à moins que cela ne provoque un conflit avec une politique du Plan de croissance, de la Déclaration de principes provinciale en vigueur ou de tout autre plan provincial.
6. Sauf en cas d'indication contraire, les limites et les frontières illustrées dans les annexes sont provisoires; elles sont offertes à titre indicatif uniquement et ne doivent pas être lues à l'échelle.
7. La *zone bâtie* illustrée aux annexes 2, 4, 5 et 6 est conceptuelle uniquement.
8. Les *zones incultes désignées* illustrées aux annexes 2, 4, 5 et 6 sont conceptuelles uniquement. Pour connaître les limites réelles d'une *zone de peuplement*, veuillez consulter les plans municipaux officiels pertinents.
9. Lorsque le Plan de croissance souligne la nécessité d'une analyse et d'une évaluation complémentaires qui n'ont pas encore été réalisées, toutes les politiques pertinentes du Plan de croissance demeurent en vigueur et chaque politique qui s'appuie sur des renseignements qui seront disponibles à la suite de cette analyse complémentaire doit être mise en œuvre dans toute la mesure du possible.

10. Lorsque les politiques contiennent une liste de sous-politiques, celles-ci doivent être appliquées entièrement sauf en cas de mention contraire.

11. Les allusions aux responsabilités du ministre de l'Infrastructure qui sont énoncées dans le Plan de croissance doivent être comprises comme étant celles attribuées au ministre, à son chargé de mission, à son délégué au sens de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance* ou à tout autre membre du Conseil exécutif responsable des plans de croissance en vertu de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*.

### 5.4.2 Coordination

1. Une démarche coordonnée sera adoptée à la fois au sein du gouvernement de l'Ontario, et dans ses tractations avec les municipalités et d'autres organismes de planification connexes, pour la mise en œuvre du Plan de croissance, tout particulièrement en ce qui concerne les enjeux qui transcendent les limites municipales.

2. Lorsque la planification est assurée par une municipalité de palier supérieur, celle-ci, en consultation avec les municipalités de palier inférieur, doit :

   a) confier les prévisions de croissance décrites à l'annexe 3 aux municipalités de palier inférieur;

   b) déterminer les objectifs de densification des municipalités de palier inférieur, dans le but d'atteindre l'*objectif de densification* et les *objectifs de densité* des *centres de croissance urbaine*, le cas échéant;

   c) déterminer les objectifs de densité des *zones incultes désignées* dans les municipalités de palier inférieur, dans le but d'atteindre l'*objectif de densité* des *zones incultes désignées*;

   d) fournir une orientation stratégique relativement aux affaires qui transcendent les limites municipales.

3. Lorsque la planification n'est pas assurée par une municipalité de palier supérieur, les municipalités de palier inférieur touchées et la municipalité de palier supérieur collaboreront pour mettre en œuvre les points énumérés dans la politique 5.4.2.2. Le ministre de l'Infrastructure collaborera avec les municipalités concernées, dans la mesure qui convient, à la mise en œuvre de ces politiques.

4. Malgré la politique 5.4.2.2, si à l'entrée en vigueur du Plan de croissance, la population d'une municipalité de palier inférieur est supérieure à la moitié de la population de la municipalité de palier supérieur, cette dernière peut confier une partie ou la totalité de ses responsabilités relatives aux politiques du Plan de croissance à la municipalité de palier inférieur, à la condition que les attributions et objectifs applicables soient satisfaits à l'échelle de la région ou du comté.

5. Les municipalités à palier unique du *cercle extérieur* et les municipalités voisines doivent assurer une démarche coordonnée à l'égard de la mise en œuvre des politiques du Plan de croissance.

### 5.4.3 Surveillance et indicateurs de rendement

1. Le ministre de l'Infrastructure publique élaborera un ensemble d'indicateurs afin de mesurer la mise en œuvre des politiques du Plan de croissance.
2. Le ministre de l'Infrastructure surveillera la mise en œuvre du Plan de croissance et examinera notamment les indicateurs de rendement parallèlement à tout autre examen du Plan de croissance.
3. Les municipalités surveilleront la mise en œuvre des politiques du Plan de croissance sur leur territoire et en rendront compte, conformément aux lignes directrices élaborées par le ministre de l'Infrastructure.

### 5.4.4 Engagement du public

1. Le ministre de l'Infrastructure veillera à ce que le public et les parties intéressées soient consultés tout au long de la mise en œuvre du Plan de croissance.
2. Le ministre de l'Infrastructure informera le public et les parties intéressées afin de les aider à mieux comprendre la gestion de la croissance et de leur permettre de participer de manière éclairée à la mise en œuvre du Plan de croissance.
3. Les municipalités sont invitées à inciter le public et les parties intéressées à prendre part aux efforts locaux de mise en œuvre de Plan de croissance et à fournir à leurs citoyens les renseignements nécessaires qui leur permettront de participer de manière éclairée à ce processus.

# 6

# Sous-région de Simcoe



## 6.1 Contexte

La *sous-région de Simcoe* se compose du comté de Simcoe et des cités de Barrie et d'Orillia. La section 6 explique en plus amples détails la façon dont la vision du Plan sera réalisée dans la *sous-région de Simcoe*.

Les politiques énumérées dans la section 6 ont pour effet de diriger une partie importante de la croissance de la *sous-région de Simcoe* vers les collectivités les plus susceptibles de desservir cette croissance et là où la croissance augmente la gamme des possibilités offertes à la population en matière de logement, de travail et de loisirs au sein de la collectivité, avec une emphase particulière sur les *zones de peuplement principales*. La cité de Barrie est la plus grande des *zones de peuplement principales*. Le centre-ville de Barrie est le seul *centre de croissance urbaine* de la *sous-région de Simcoe*. Les politiques énoncées dans la section 6 visent à reconnaître et à encourager la vitalité des collectivités urbaines et rurales de la *sous-région de Simcoe*. Toutes les municipalités auront un rôle important à jouer pour faire en sorte que la croissance future soit planifiée et gérée d'une manière efficace et durable, conforme au présent Plan. L'objectif de la présente politique est qu'en 2031, le développement de toutes les municipalités du comté de Simcoe n'ait pas dépassé les prévisions globales concernant la population et l'emploi qui sont énoncées à l'Annexe 7.

Il est également important pour la prospérité de la *sous-région de Simcoe* qu'une quantité appropriée du territoire soit réservée pour accommoder la croissance des emplois et la croissance résidentielle, et que le meilleur usage possible soit fait des infrastructures existantes. La section 6 cerne les zones d'emplois spécifiques qui permettront aux municipalités de la *sous-région de Simcoe* de profiter des possibilités économiques actuelles et futures. En précisant plus avant l'orientation de la croissance dans la *sous-région de Simcoe*, l'on jette également les bases qui permettront aux municipalités d'aligner leurs

investissements dans l'infrastructure avec la gestion de la croissance, d'optimiser l'utilisation des infrastructures actuelles, prévues et nouvelles, de coordonner les services d'alimentation en eau et d'épuration des eaux usées et de promouvoir une infrastructure verte et les technologies novatrices.

Une structure urbaine plus complète, compacte et facile à vivre, dont la conception et la forme bâtie sont bien pensées, contribuera à asseoir les avantages économiques et environnementaux. Grâce à une gestion efficace de la croissance, les municipalités contribueront à faire en sorte que l'environnement soit protégé contre les répercussions de la croissance dans la *sous-région de Simcoe*, tout en offrant des commodités aux résidents et aux visiteurs en provenance de la *région élargie du Golden Horseshoe* et au-delà.



## 6.2 Prévisions relatives à la croissance

1. Indépendamment de la politique 5.4.2.2(a), les municipalités de palier inférieur dans le comté doivent utiliser les prévisions relatives à la population et à l'emploi qui sont décrites à l'Annexe 7 pour planifier et gérer la croissance dans la *sous-région de Simcoe*. Pour la mise en œuvre des politiques énoncées dans le présent Plan, l'Annexe 7 sera en vigueur dans la *sous-région de Simcoe* au lieu de l'Annexe 3.
2. Les prévisions relatives à l'emploi énoncées à l'Annexe 7 incluent l'emploi dans les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois* et dans les *districts économiques générateurs d'emplois*.
3. Le ministre de l'Infrastructure révisera les prévisions de l'Annexe 7 à l'occasion de l'examen de l'Annexe 3 et en consultation avec les municipalités de la *sous-région de Simcoe*, et il pourra alors les modifier.

## 6.3 Gérer la croissance

### 6.3.1 Zones de peuplement principales

1. On trouvera la liste des *zones de peuplement principales* de la *sous-région de Simcoe* à l'Annexe 8.
2. Les *municipalités comportant des zones de peuplement principales* prendront les mesures suivantes dans leurs plans officiels et autres documents pertinents :

   a) identifier les *zones de peuplement principales*;

   b) identifier et planifier certaines *zones de densification* à l'intérieur des *zones de peuplement principales*;

   c) planifier la création de *collectivités complètes* à l'intérieur des *zones de peuplement principales*;

d) assurer le développement d'une forme urbaine de grande qualité et d'espaces publics ouverts à l'intérieur des *zones de peuplement principales* grâce à l'adoption de normes de conception urbaines susceptibles de créer des lieux qui soient attrayants et vibrants, propices à la marche et à la bicyclette pour les activités quotidiennes et *axés sur les transports en commun.*

3. Les *zones de peuplement principales* du comté seront identifiées dans le plan officiel du comté de Simcoe.

4. Les villes d'Innisfil, de Bradford West Gwillimbury et de New Tecumseth orienteront une partie importante de la croissance de la population et de l'emploi prévue à l'Annexe 7 vers les *zones de peuplement principales* pertinentes. Dans le cadre de leur planification visant à respecter leurs prévisions relatives à la croissance de l'emploi, les villes de Bradford West Gwillimbury et d'Innisfil peuvent orienter l'emploi approprié respectivement vers les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois de Bradford West Gwillimbury et d'Innisfil Heights.*



### 6.3.2 Zones de peuplement

1. La mise en valeur approuvée dans les *zones de peuplement* peut dépasser celle qui est nécessaire pour s'adapter aux prévisions de l'Annexe 7, à condition de répondre aux conditions suivantes :

   a) contribuer à l'atteinte des objectifs de densification et de densité indiqués par le ministre conformément à la politique 6.5.3;

   b) avoir lieu sur des terres à vocation urbaine au 19 janvier 2012;

   c) pouvoir recevoir des services publics conformes aux plans provinciaux pertinents ainsi qu'aux politiques provinciales;

   d) se conformer, le cas échéant, aux exigences du Plan de protection du lac Simcoe, 2009.

2. Le comté peut approuver les plans officiels adoptés ou les modifications adoptées à ceux-ci en ce qui concerne les terres dans une *zone de peuplement* en vue de redésigner des *terres à vocation non urbaine* en *terres à vocation urbaine* au-delà de ce qui est nécessaire, soit pour un horizon de 20 ans au maximum, soit le temps de s'adapter aux prévisions énoncées à l'Annexe 7, en prenant la plus courte de ces deux périodes, pourvu qu'on puisse démontrer que la croissance répond aux conditions suivantes :

   a) être compatible avec l'implantation de services publics conformes aux plans provinciaux pertinents ainsi qu'aux politiques provinciales;

   b) contribuer à l'atteinte de l'objectif d'intensification et de celui de densité qui sont énoncés à la politique 6.5.3;

c) contribuer au développement d'une *collectivité complète*;

d) faire l'objet de politiques de mise en œuvre progressive;

e) contribuer à l'atteinte du rapport entre le nombre d'emplois et le nombre de résidents qui est prévu à l'Annexe 7 pour une municipalité de palier inférieur;

f) être conforme, le cas échéant, aux exigences du Plan de protection du lac Simcoe, 2009;

g) être soutenue par une infrastructure de transport appropriée et se conformer aux directives et politiques sur le transport pouvant être imposées par le comté de Simcoe;

h) se conformer aux autres politiques sur la gestion de la croissance pouvant être adoptées par le comté de Simcoe, à condition que ces dernières ne contredisent pas les politiques énoncées dans le présent Plan.

3. La croissance démographique totale sur les *terres à vocation urbaine* qui est approuvée en vertu de la politique 6.3.2.2 ne doit pas dépasser 20 000 habitants dans le comté de Simcoe.

4. Les municipalités du comté de Simcoe peuvent approuver le développement de *terres à vocation urbaine* approuvées conformément aux politiques 6.3.2.2 et 6.3.2.3.

5. Les politiques 6.3.2.2 et 6.3.2.3 s'appliquent au comté de Simcoe et à ses municipalités de palier inférieur jusqu'au 19 janvier 2017.

6. Le conseil du comté de Simcoe fait le suivi des approbations conformément aux politiques 6.3.2.2 et 6.3.2.3 et prépare des rapports annuels à ce sujet.

7. L'expansion des limites des *zones de peuplement* se fait sous réserve de la politique 2.2.8 du présent Plan, exclusion faite des politiques 2.2.8.2(a)(i) et 2.2.8.2(i).

8. Outre la politique 4.2.4 du présent Plan, les municipalités de la *sous-région de Simcoe* sont invitées à atteindre un plus haut degré d'efficacité et de conservation dans la gestion de l'énergie, de l'eau potable et des eaux usées, grâce à la conception des constructions et des collectivités.

9. Le comté de Simcoe et les municipalités de palier inférieur de celui-ci établissent et implantent des politiques de mise en œuvre graduelle afin de veiller à la progression ordonnée et opportune du développement sur les *terres à vocation urbaine.*

10. Le comté de Simcoe élaborera et exécutera, dans le cadre de son plan officiel, des politiques sur la mise en œuvre de la politique 6.3.2.

## 6.4 Terres servant à des fins d'emploi

1. La zone *stratégique de peuplement génératrice d'emplois de Bradford West Gwillimbury*, la *zone stratégique de peuplement génératrice d'emplois d'Innisfil Heights*, le *district économique générateur d'emplois de l'aéroport régional de Lake Simcoe* et le *district économique générateur d'emplois de Rama Road* sont décrits à l'Annexe 8.

2. Le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec d'autres ministres de la Couronne et avec les municipalités et les intervenants concernés, déterminera l'emplacement et les limites frontalières des *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois* et peut établir, au besoin, les éléments suivants :

   a) les utilisations permises, ainsi que la diversité et la proportion de certaines utilisations;

   b) les utilisations permises pour des régions spécifiques situées dans les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois*;

   c) la taille des lotissements;

   d) toute politique ou définition additionnelle pouvant s'appliquer à ces zones.

3. Le ministre de l'Infrastructure, en consultation avec d'autres ministres de la Couronne et avec les municipalités et les intervenants concernés, déterminera l'emplacement et les limites et précisera les utilisations appropriées permises dans les *districts économiques générateurs d'emplois*.

4. Le ministre de l'Infrastructure peut examiner et modifier les décisions rendues en vertu des politiques 6.4.2 et 6.4.3. Les municipalités de la *sous-région de Simcoe* peuvent demander au ministre d'envisager un examen.

5. Le comté de Simcoe et les municipalités de palier inférieur concernées délimiteront les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois* et les *districts économiques générateurs d'emplois*, de la façon indiquée par le ministre de l'Infrastructure, dans leurs plans officiels.

6. Le comté de Simcoe et les municipalités de palier inférieur dans le comté où sont situés les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois* et les *districts économiques générateurs d'emplois* élaboreront les politiques de leurs plans officiels afin de mettre en œuvre les éléments déterminés par le ministre de l'Infrastructure conformément aux politiques 6.4.2, 6.4.3 et 6.4.4, selon le cas.

7. Bien qu'ils ne soient pas des *zones de peuplement*, les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois* et les *districts économiques générateurs d'emplois* sont considérés comme constituant une *zone inculte désignée* aux fins des politiques 2.2.7.2, 2.2.7.3 et 2.2.7.5 du présent Plan.

8. En ce qui concerne les terres situées dans les *zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois* et dans les *districts économiques générateurs d'emplois*, la municipalité peut identifier les systèmes, caractéristiques et zones du patrimoine naturel aux fins de la protection.

## 6.5 Mise en œuvre

1. Les politiques de la section 6 ne s'appliquent qu'à la *sous-région de Simcoe*.
2. En ce qui a trait à la *sous-région de Simcoe*, en cas de divergence entre les politiques de la section 6, de l'Annexe 7 et de l'Annexe 8 et le reste du présent Plan, les politiques de la section 6, de l'Annexe 7 et de l'Annexe 8 prévaudront.
3. Malgré les politiques 5.4.2.2(b) et 5.4.2.2(c), le ministre de l'Infrastructure précisera, pour le comté de Simcoe et les municipalités de palier inférieur du comté, les *objectifs de densification* permettant d'atteindre l'*objectif de densification*, et identifiera des objectifs de densité permettant d'atteindre l'*objectif de densité* pour les *zones incultes désignées*.

# 7

# Définitions

**Abordable**

a) Dans le cas d'un logement de propriétaire-occupant, le moins cher entre :

1. un logement dont le prix d'achat entraîne des frais annuels de logement ne dépassant pas 30 % du revenu annuel brut du ménage dans le cas des ménages à revenu faible ou modéré; ou
2. un logement dont le prix d'achat est d'au moins 10 % inférieur au prix d'achat moyen des logements à vendre dans la *zone de marché régionale*;

b) Dans le cas d'un logement locatif, le moins cher entre :

1. un logement dont le loyer ne dépasse pas 30 % du revenu annuel brut du ménage dans le cas des ménages à revenu faible ou modéré; ou
2. un logement dont le loyer est égal ou inférieur au loyer moyen du marché pour un logement dans la *zone de marché régionale*.

Aux fins de cette définition :

Ménages à revenu faible ou modéré : dans le cas des logements de propriétaire-occupant, ménages ayant un revenu inférieur au point repère de 60 % de la répartition des revenus pour la *zone de marché régionale*, dans le cas d'un logement locatif, ménages ayant un revenu inférieur au point repère de 60 % de la répartition des revenus des locataires pour la *zone de marché régionale*.

(Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Aménagement urbain compact**
Schéma d'aménagement du territoire qui favorise l'utilisation efficace des terres, des quartiers desservis par des voies piétonnes, l'utilisation des terres à des fins diverses (résidences, commerces de détail, lieux de travail et institutions dans un même quartier), la proximité des transports en commun et la réduction de l'infrastructure nécessaire. Il peut comprendre des maisons isolées et jumelées construites sur de petits lots, de même que des maisons en rangée et des édifices peu élevés, des complexes commerciaux à niveaux multiples, ainsi que des appartements ou des bureaux situés au-dessus de commerces de détail.

**Axé sur les transports en commun**
Visant à permettre la circulation des transports en commun et à améliorer leur qualité pour leurs usagers. Lorsque ce terme est utilisé pour désigner un type d'aménagement, il s'entend souvent d'un aménagement compact à usage mixte qui est associé à un niveau d'emploi élevé et à des densités résidentielles qui justifient un service de transport en commun fréquent. Lorsqu'on parle de construction urbaine, il désigne souvent les principes de conception qui rendent l'aménagement plus accessible pour les usagers, par exemple, des routes tracées sur un réseau en grille plutôt que sur un réseau discontinu; des environnements adaptés aux piétons le long des routes afin d'encourager les usagers à marcher jusqu'aux transports en commun; la réduction des retards et la mise en place des parcs de stationnement à proximité ou à l'arrière des bâtiments, ainsi qu'une amélioration de l'accès entre les artères et les pâtés de maison situés à l'intérieur des zones résidentielles.

**Bassin versant**
Région drainée par un lac ou une rivière et ses affluents.

**Centres de croissance urbaine**
Lieux décrits à l'annexe 4. Les limites des centres de croissance urbaine seront définies en vertu des politiques 2.2.4.2 et 2.2.4.3.

**Centre de points d'accès économique**
*Zones de peuplement* désignées en vertu du Plan de croissance à l'intérieur de la zone illustrée aux annexes 2, 5, et 6 qui, en raison de leur proximité à d'importants points de passage frontaliers, sont d'une importance économique essentielle pour la région et pour l'Ontario.

**Cercle extérieur**
Zone géographique constituée par les municipalités de Barrie, Brantford, Guelph, Kawartha Lakes, Orillia et Peterborough, par les comtés de Brant, Dufferin, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Simcoe et Wellington, et par les régions de Niagara et Waterloo.

**Cercle intérieur**
Région géographique constituée par les municipalités de Hamilton et de Toronto et par les municipalités de palier supérieur de Durham, de Halton, de Peel et de York.

**Collectivités complètes**
Collectivités complètes pouvant répondre aux besoins quotidiens des résidants pendant toute leur vie en leur permettant d'accéder facilement à un éventail convenable d'emplois et de services locaux, à une gamme complète de types d'habitations et à une *infrastructure communautaire* qui comprend des logements *abordables*, des écoles, des espaces de loisirs et des espaces ouverts pour les résidants. Elles offrent également un accès pratique aux transports en commun et des possibilités de se déplacer en toute sécurité autrement qu'en automobile.

**Couloir de circulation**
Couloir, et zone tampon connexe, pour la circulation ou le transport de véhicules ou de personnes. Un couloir de circulation comprend un ou plusieurs des éléments suivants :

a) routes principales, artères et autoroutes pour la circulation des personnes et des marchandises;

b) chemin de fer/voies ferrées pour la circulation des personnes et des marchandises;

c) emprises réservées aux transports en commun/rues piétons-autobus, y compris autobus et rail léger, pour le déplacement des personnes.

**Couloirs de densification**
*Zones de densification* situées le long des principaux axes routiers, artères ou couloirs de *transport en commun de niveau supérieur* et qui peuvent offrir des possibilités d'aménagement de structures à haute densité et à usage mixte qui sont compatibles avec les niveaux de service de transport en commun planifiés.

**Coûts totaux**
Total des coûts liés à la prestation de services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, qui comprend les coûts de protection des sources, les coûts d'exploitation, les coûts de financement, les coûts de rénovation et de remplacement et les coûts d'amélioration liés à l'extraction et au traitement de l'eau ou à sa distribution au public ainsi qu'à la collecte, au traitement ou à l'évacuation des eaux usées.

**Densification**
Aménagement d'un bien, d'un emplacement ou d'une zone qui a pour effet d'accroître la densité actuelle par les moyens suivants :

a) le *réaménagement*, y compris la réutilisation des *friches contaminées*;

b) l'aménagement de terrains vacants ou sous-utilisés dans des secteurs précédemment aménagés;

c) l'aménagement intercalaire; ou

d) l'agrandissement ou la conversion d'immeubles existants.

(Déclaration de principes provinciale de 2005)

**District économique générateur d'emplois de l'aéroport régional de Lake Simcoe**
L'emplacement de cette zone est précisé à l'Annexe 8. Les limites du district économique générateur d'emplois de l'aéroport régional de Lake Simcoe sont établies par le ministre de l'Infrastructure et font l'objet d'une planification conforme à la politique 6.4. Les grands commerces de détail et les utilisations résidentielles ne sont pas autorisés.

**District économique générateur d'emplois de Rama Road**
L'emplacement de cette zone est précisé à l'Annexe 8. Les limites du district économique générateur d'emplois de Rama Road sont établies par le ministre de l'Infrastructure et font l'objet d'une planification conforme à la politique 6.4. Les grands commerces de détail ne sont pas autorisés.

**Districts économiques générateurs d'emplois**
Ces districts seront planifiés et protégés aux fins de l'emploi local significatif. Ce ne sont pas des *zones de peuplement*.

**Examen municipal complet**
Examen du plan officiel ou modification de celui-ci engagé par une municipalité qui applique la totalité des politiques et des annexes du Plan de croissance.

**Friches contaminées**
Terrains non aménagés ou précédemment aménagés qui peuvent être contaminés. Ce sont habituellement, mais non exclusivement, d'anciennes installations industrielles ou commerciales sous-utilisées, abandonnées ou vacantes. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Friches urbaines**
Terrains précédemment aménagés qui ne sont pas contaminés. Ce sont habituellement, mais pas exclusivement, d'anciennes installations commerciales sous-utilisées, abandonnées ou vacantes.

**Gestion de la demande de transport**
Ensemble de stratégies qui permettent de mieux utiliser le système de transport en commun en influant sur les habitudes de déplacement en fonction du moyen de transport, du moment de la journée, de la fréquence, de la longueur des trajets, de la réglementation, de l'itinéraire ou des coûts. Parmi ces stratégies figurent : le covoiturage, le covoiturage par fourgonnette et le bus-navette, la gestion des parcs de stationnement, les aménagements extérieurs et les installations sur place qui encouragent la marche et l'utilisation des transports en commun, des programmes et des installations axés sur le vélo, des tarifs (péage autoroutier ou ristourne pour les transports en commun), des horaires de travail souples, le télétravail, des voies réservées aux véhicules à passagers multiples, des parcs relais, des incitations au covoiturage simple, l'utilisation des transports en commun, de la marche et de la vélo, ainsi que des initiatives visant à dissuader les résidants, les travailleurs et les étudiants de se déplacer seuls en voiture.

**Grand édifice à bureaux**
Se définit généralement comme un bâtiment autostable constitué de bureaux d'une superficie minimale de 10 000 $m^2$ ou accueillant 500 emplois ou plus.

**Infrastructure communautaire**
Terres, bâtiments et structures qui soutiennent la qualité de vie des personnes et des collectivités en fournissant des services publics en rapport avec la santé, l'éducation, les loisirs, les activités socioculturelles, la sûreté et la sécurité et les logements *abordables*.

**Installation de transport multimodal**
Endroit où s'effectuent les transferts entre transporteurs, dans le cadre d'un seul trajet. Par exemple, une cour de triage où les conteneurs sont transférés des camions aux trains et vice versa est une installation de transport de fret multimodal.

**Limites de construction**
Limites d'une zone urbaine aménagée telle qu'elle est définie par le ministre de l'Infrastructure conformément à la politique 2.2.3.5.

**Multimodal**
Désigne la disponibilité ou l'utilisation de plus d'un moyen de transport, comme l'automobile, la marche, la vélo, l'autobus, le réseau de transport express, le train (par exemple, navetteurs et marchandises), les camions, l'avion et le bateau.

**Municipalités comportant des zones de peuplement principales**
Cité de Barrie, cité d'Orillia, ville de Bradford West Gwillimbury, ville de Collingwood, ville d'Innisfil, ville de Midland, ville de New Tecumseth et ville de Penetanguishene.

**Nouveaux ensembles de logements multiples ou lots destinés à des aménagements résidentiels**
Création de plus de trois logements ou lots au moyen d'un plan de lotissement, d'une approbation ou d'un plan de copropriétés.

**Objectif de densité**
L'objectif de densité pour les *centres de croissance urbaine* est défini aux politiques 2.2.4.5 et 2.2.4.6. L'objectif de densité pour les *zones incultes désignées* est défini aux politiques 2.2.7.2, 2.2.7.3 et 2.2.7.5.

**Objectif de densification**
L'objectif de densification est défini aux politiques 2.2.3.1, 2.2.3.2, 2.2.3.3 et 2.2.3.4.

**Part modale**
Pourcentage de déplacements par personne ou de transport de marchandises effectués par un mode de déplacement par rapport au nombre total de déplacements par personne réalisés par tous les moyens.

**Petites villes et localités**
*Zones de peuplement* qui ne comprennent pas de *centre de croissance urbaine.*

**Plan de gestion des bassins versants**
Plan de gestion fournissant un cadre pour un processus décisionnel intégré en vue de la gestion des activités humaines, des terres, de l'eau et de la vie et des ressources aquatiques au sein d'un *bassin versant.* Il couvre les questions telles que le bilan hydrologique et le plan de conservation, les stratégies de gestion d'utilisation des terres et de l'eau, un plan de surveillance environnementale, les obligations relatives à l'utilisation de pratiques et de programmes de gestion environnementale, les critères d'évaluation de la protection de la qualité et de la quantité d'eau et les caractéristiques et fonctions hydrologiques, ainsi que les objectifs de protection et de remise en état des zones riveraines.

**Réaménagement**
Création de nouvelles unités, de nouvelles utilisations ou de nouveaux lots sur des terrains antérieurement aménagés dans des collectivités existantes, incluant les *friches contaminées.* (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH)**
Zone géographique désignée comme la zone du Plan de croissance de la *région élargie du Golden Horseshoe* dans le Règlement de l'Ontario 416/05.

**Régions rurales**
Terres qui sont situées à l'extérieur des *zones de peuplement* et qui ne sont pas des *zones agricoles à fort rendement*. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Réseau d'eau potable**
Réseau de stations, à l'exclusion des installations de plomberie, qui est aménagé pour fournir de l'eau potable à ses usagers et qui comprend notamment ce qui suit : toute chose servant au captage, à la production, au traitement, au stockage, à la fourniture ou à la distribution de l'eau; toute chose liée à la gestion des résidus du processus de traitement ou à la gestion du rejet dans l'environnement naturel de substances émanant du système de traitement; les puits ou prises qui servent de source ou de point d'entrée de l'approvisionnement en eau brute pour le réseau. (*Loi de 2002 sur la salubrité de l'eau potable*)

**Réseaux communautaires privés d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées**
Réseaux communautaires privés d'approvisionnement en eau qui se définissent comme des *réseaux d'alimentation en eau potable* excluant *les réseaux municipaux d'approvisionnement en eau* et approvisionnant au moins six lots ou résidences privées et

Réseaux communautaires privés de traitement des eaux usées qui se définissent comme une *station d'évacuation des eaux d'égout* desservant au moins six lots ou résidences privées et n'appartenant pas à une municipalité.

**Réseaux municipaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées**
Les *réseaux municipaux d'approvisionnement en eau* définis comme tout ou partie d'un *réseau d'eau potable* :

a) soit dont est propriétaire la municipalité ou une commission de services municipaux créée en vertu de l'article 195 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*;

b) soit dont est propriétaire une personne morale constituée en application de l'article 203 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*;

c) soit duquel une municipalité obtient ou obtiendra de l'eau aux termes d'un contrat conclu entre la municipalité et le propriétaire du réseau; ou

d) soit qui appartient à une catégorie prescrite de *réseaux d'eau potable municipaux* selon la définition du règlement pris en application de la *Loi de 2002 sur la salubrité de l'eau potable*.

On inclut également les réseaux municipaux de traitement des eaux usées représentant toute *station d'épuration des eaux d'égout* qui appartient à une municipalité ou qui est exploitée par celle-ci.

**Ressources en agrégats minéraux**
Gravier, sable, argile, terre, schiste argileux, pierre, calcaire, dolomite, grès, marbre, granit, roche ou autres matériaux énumérés dans la *Loi sur les ressources en agrégats* convenant à la construction, à l'industrie, à la fabrication et à l'entretien, mais excluant les minerais métalliques, l'amiante, le graphite, la kyanite, le mica, la syénite néphélinique, le sel, le talc, la wollastonite, les résidus miniers ou autres matériaux prescrits dans la *Loi sur les mines*. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Sous-région**
Zone désignée par le ministre de l'Infrastructure à l'intérieur de la *région élargie du Golden Horseshoe* qui est plus grande qu'une municipalité de palier supérieur ou à palier unique.

**Sous-région de Simcoe**
Région géographique de Simcoe comprenant le comté de Simcoe, la cité de Barrie et la cité d'Orillia.

**Station d'évacuation des eaux d'égout**
Installations servant à capter, conduire, traiter et éliminer des eaux d'égout, ou une partie de telles installations, à l'exclusion des installations de plomberie auxquelles s'applique la *Loi de 1992 sur le code du bâtiment*. (*Loi sur les ressources en eau de l'Ontario*)

Aux fins de cette définition :

« eaux d'égout » s'entend notamment des eaux de drainage, des eaux pluviales, ainsi que des déchets résidentiels, commerciaux et industriels.

**Système de transport**
Système constitué de couloirs et d'emprises pour la circulation des personnes et des marchandises, et installations de transport connexes incluant les arrêts et terminus de transport en commun, les pistes cyclables, les voies réservées aux autobus, les voies réservées aux véhicules à occupation multiple, les installations ferroviaires, les parcs relais, les centres de services, les haltes routières, les postes d'inspection des véhicules, les gares intermodales, les ports et les installations connexes, notamment pour l'entreposage et l'entretien. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Terres à vocation urbaine**
Les terres qui n'ont pas de vocation agricole ou rurale désignée et se trouvant dans une *zone de peuplement* d'après le plan officiel approuvé de la municipalité.

**Terres à vocation non urbaine**
Les terres qui ont une vocation agricole ou rurale désignée et se trouvant dans une *zone de peuplement* d'après le plan officiel approuvé de la municipalité.

**Terres de cultures spéciales**
Régions désignées au moyen de méthodes d'évaluation établies et modifiées de temps en temps par la province, où des cultures spéciales, comme les fruits tendres (pêches, cerises, prunes), les raisins, les autres cultures fruitières, les cultures légumières, les cultures de serre et les cultures provenant de terres agricoles organiques sont cultivées de façon prédominante, ce qui résulte en général de ce qui suit :

a) le sol convient à la production de cultures spéciales ou les terres sont soumises à des conditions climatiques particulières, ou une combinaison des deux; et/ou

b) il existe une combinaison d'exploitants agricoles qui ont les compétences pour produire des cultures spéciales et d'investissement en capital dans les établissements et les services connexes servant à produire, à entreposer ou à conditionner les cultures spéciales.

(Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Transport en commun d'un niveau supérieur**
Transport en commun circulant sur une emprise séparée et exclusive, à l'extérieur des couloirs mixtes. Il peut donc assurer un service plus fréquent que le transport en commun en circulation mixte. Il peut comprendre le rail lourd (comme le métro), le rail léger (comme le tramway) et les autobus circulant sur une emprise séparée.

**Zones agricoles à fort rendement**
Zone où les terres agricoles à fort rendement prédominent. Il s'agit notamment de zone de terres agricoles à fort rendement et sols connexes de classes 4 à 7 selon l'Inventaire des terres du Canada, et autres zones où il existe une concentration locale d'exploitations agricoles présentant les caractéristiques de l'agriculture continue. Les zones agricoles à fort rendement peuvent être désignées par le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario à l'aide de méthodes d'évaluation définies par la province et modifiées de temps en temps, ou au moyen d'un autre système d'évaluation des terres agricoles approuvé par la province.

Aux fins de cette définition :

Les terres agricoles à fort rendement comprennent *les terres de cultures spéciales* et/ou les terres de classes 1, 2 et 3 selon l'Inventaire des terres du Canada, dans cet ordre de priorité aux fins de protection. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Zones bâties**
Terres situées à l'intérieur des *limites de construction*.

**Zones de densification**
Terres désignées par les municipalités ou par le ministre de l'Infrastructure à l'intérieur d'une *zone de peuplement* et qui sont destinées à faire l'objet d'une *densification*. Elles comprennent habituellement les *centres de croissance urbaine*, les *couloirs de densification*, les *zones de grande station de transport en commun* et d'autres possibilités importantes pour l'édification sur terrain intercalaire, le *réaménagement*, les *friches contaminées*, l'agrandissement ou la conversion d'immeubles existants et les *friches urbaines*.

**Zone de grande station de transport en commun**
Zone englobant et entourant toute station de *transport en commun d'un niveau supérieur* existante ou en projet au sein d'une *zone de peuplement*; ou zone englobant et entourant une grande gare routière de voyageurs dans un noyau urbain. Ces zones sont généralement situées dans un rayon approximatif de 500 mètres autour d'une station de transport en commun, ce qui équivaut à environ 10 minutes de marche.

**Zones de peuplement principales**
Les emplacements de ces zones sont précisés à l'Annexe 8. Les zones de peuplement principales sont les *zones de peuplement* de la cité de Barrie, de la cité d'Orillia, de la ville de Collingwood et de la ville de Midland avec la ville de Penetanguishene, et les zones de peuplement des collectivités d'Alcona dans la ville d'Innisfil, d'Alliston dans la ville de New Tecumseth et de Bradford dans la ville de Bradford West Gwillimbury.

**Zone d'emploi désignée**
Zones désignées dans un plan officiel pour des grappes d'entreprises et des activités économiques, notamment : fabrication, entreposage, bureaux et entreprises de détail et installations d'accompagnement connexes. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Zone de la ceinture de verdure**
Zone géographique de la ceinture de verdure telle que définie dans le Règlement de l'Ontario 59/05, conformément à la *Loi de 2005 sur la ceinture de verdure*.

**Zone de marché régionale**
Zone, en général plus étendue qu'une municipalité de palier inférieur, où le niveau d'interaction sociale et économique est élevé. Dans le Sud de l'Ontario, la municipalité de palier supérieur ou la municipalité à palier unique sert normalement de zone de marché régionale. Lorsque la zone de marché régionale s'étend bien au-delà des limites de la municipalité de palier supérieur ou de la municipalité à palier unique, elle peut inclure un regroupement de municipalités de palier supérieur, à palier unique ou de palier inférieur. (Déclaration de principes provinciale de 2005)

**Zones de peuplement**
Zones urbaines et zones de peuplement rurales dans des municipalités (cités, villes, villages et hameaux) qui constituent :

a) des *zones bâties* où se concentre l'aménagement et qui incluent diverses utilisations du sol; et

b) les terres désignées dans un plan officiel aux fins d'aménagement sur l'horizon de planification à long terme mentionné dans la Déclaration de principes provinciale de 2005. Lorsque des terres ne sont pas disponibles à long terme, la zone de peuplement peut se limiter à la zone où se concentre l'aménagement.

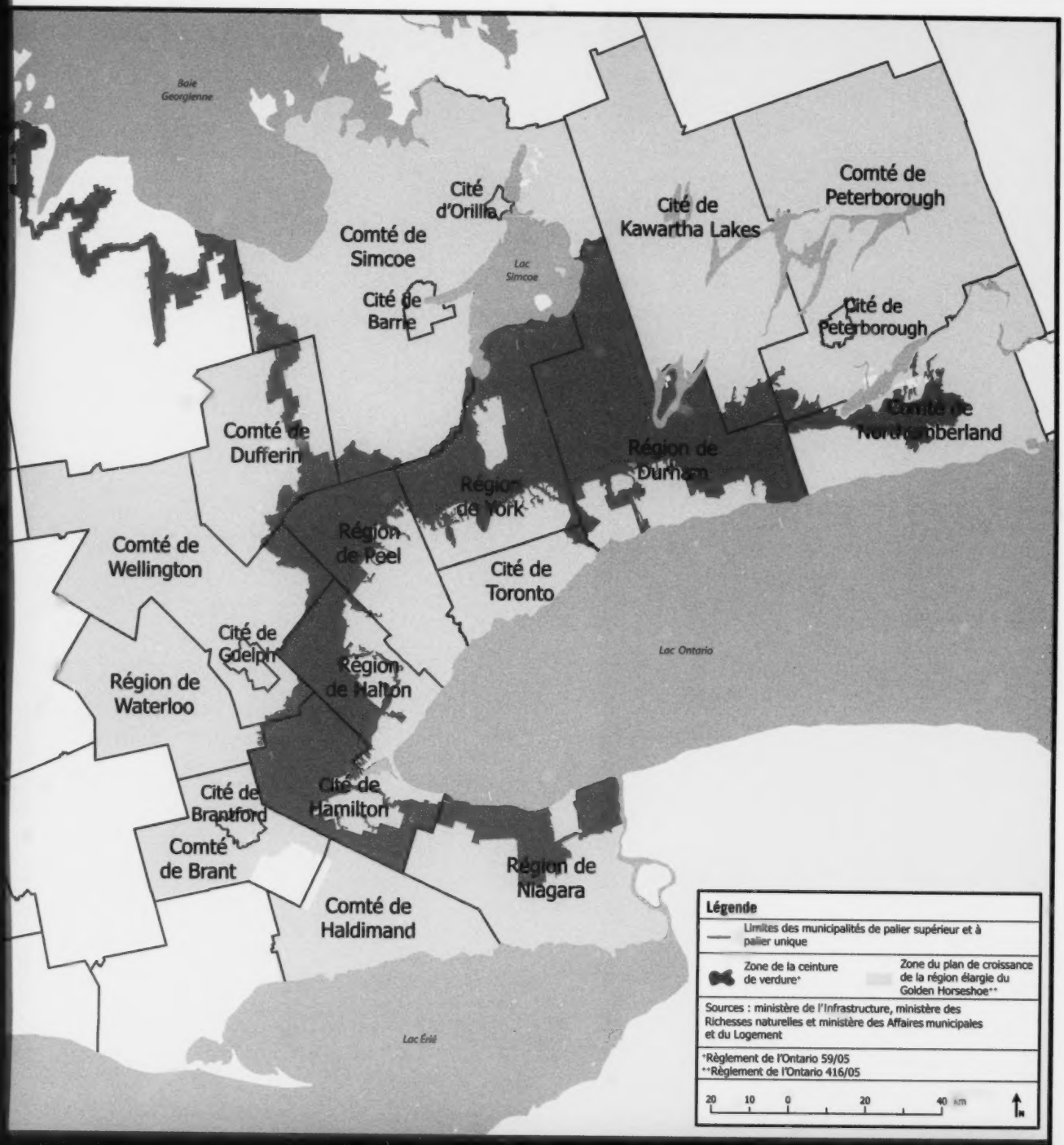
**Zone de points d'accès économique**
*Zones de peuplement* désignées en vertu du Plan de croissance comme l'illustrent les annexes 2, 5, et 6 qui, en raison de leur proximité à d'importants points de passage frontaliers, sont d'une importance économique essentielle pour la région et pour l'Ontario.

**Zone inculte désignée**
Zone située entre les limites d'une *zone de peuplement* qui n'est pas une *zone bâtie*. Si la *zone de peuplement* n'a aucune *limite de construction*, la totalité de la *zone de peuplement* est considérée comme une zone inculte désignée.

**Zone stratégique de peuplement génératrice d'emplois d'Innisfil Heights**
L'emplacement de cette zone est précisé à l'Annexe 8. Les limites de la zone stratégique de peuplement génératrice d'emplois d'Innisfil Heights sont établies par le ministre de l'Infrastructure et font l'objet d'une planification conforme à la politique 6.4.

**Zone stratégique de peuplement génératrice d'emplois de Bradford West Gwillimbury**
L'emplacement de cette zone est précisé à l'Annexe 8. Les limites de la zone stratégique de peuplement génératrice d'emplois de Bradford West Gwillimbury sont établies par le ministre de l'Infrastructure et planifiées conformément à la politique 6.4.

**Zones stratégiques de peuplement génératrices d'emplois**
Ces zones seront planifiées et protégées aux fins des sources d'emploi nécessitant de grands espaces et dépendant du mouvement efficace des biens et de l'accès à l'autoroute 400. Ce ne sont pas des *zones de peuplement*. Les grands commerces de détail et les utilisations résidentielles ne sont pas autorisés.




Ontario

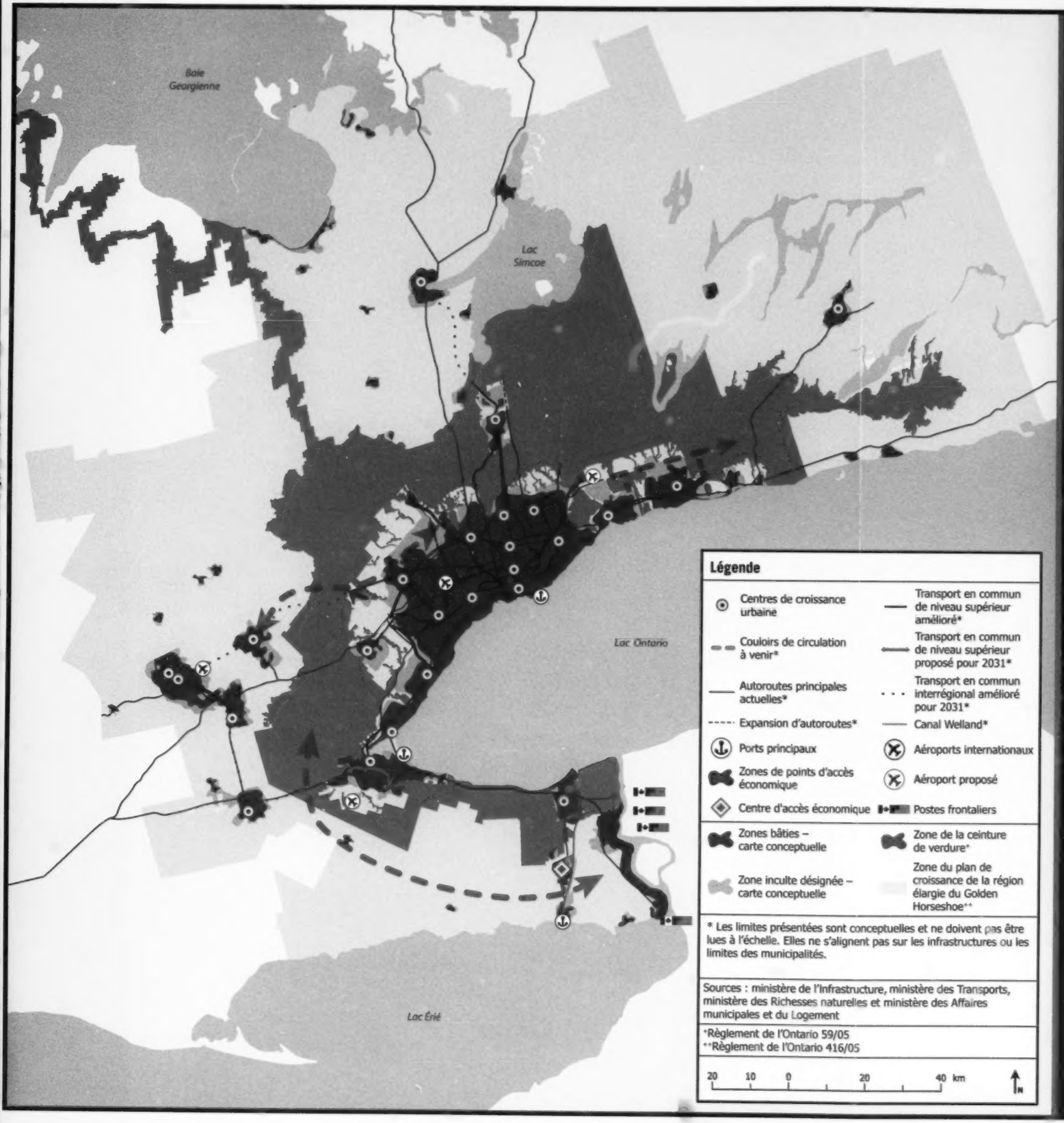
PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

## ANNEXE 1

# Zone du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe

Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle, ne représentent pas avec précision les limites approuvées de planification et d'utilisation des terres et peuvent ne pas être à jour. Pour obtenir des précisions sur les limites exactes, consulter la municipalité concernée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les limites de la région de la ceinture de verdure, consulter le Plan de la ceinture de verdure de 2005. La province de l'Ontario n'assume aucune responsabilité à l'égard des conséquences de l'utilisation de cette carte.




**Légende**

- Centres de croissance urbaine
- Couloirs de circulation à venir*
- Autoroutes principales actuelles*
- Expansion d'autoroutes*
- Ports principaux
- Zones de points d'accès économique
- Centre d'accès économique
- Transport en commun de niveau supérieur amélioré*
- Transport en commun de niveau supérieur proposé pour 2031*
- Transport en commun interrégional amélioré pour 2031*
- Canal Welland*
- Aéroports internationaux
- Aéroport proposé
- Postes frontaliers
- Zones bâties – carte conceptuelle
- Zone inculte désignée – carte conceptuelle
- Zone de la ceinture de verdure*
- Zone du plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe**

* Les limites présentées sont conceptuelles et ne doivent pas être lues à l'échelle. Elles ne s'alignent pas sur les infrastructures ou les limites des municipalités.

Sources : ministère de l'Infrastructure, ministère des Transports, ministère des Richesses naturelles et ministère des Affaires municipales et du Logement

*Règlement de l'Ontario 59/05
**Règlement de l'Ontario 416/05

20 10 0 20 40 km

N

Ontario

PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

ANNEXE 2

# Concept « Place à la croissance »

Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle, ne représentent pas avec précision les limites approuvées de planification et d'utilisation des terres et peuvent ne pas être à jour. Pour obtenir des précisions sur les limites exactes, consulter la municipalité concernée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les limites de la région de la ceinture de verdure, consulter le Plan de la ceinture de verdure de 2005. La province de l'Ontario n'assume aucune responsabilité à l'égard des conséquences de l'utilisation de cette carte.

| Répartition de la population et des emplois dans la région élargie du Golden Horseshoe de 2001 à 2031 (en milliers) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | POPULATION | | | | EMPLOIS | | | |
| | 2001 | 2011 | 2021 | 2031 | 2001 | 2011 | 2021 | 2031 |
| Région de Durham | 530 | 660 | 810 | 960 | 190 | 260 | 310 | 350 |
| Région de York | 760 | 1 060 | 1 300 | 1 500 | 390 | 590 | 700 | 780 |
| Cité de Toronto | 2 590 | 2 760 | 2 930 | 3 080 | 1 440 | 1 540 | 1 600 | 1 640 |
| Région de Peel | 1 030 | 1 320 | 1 490 | 1 640 | 530 | 730 | 820 | 870 |
| Région de Halton | 390 | 520 | 650 | 780 | 190 | 280 | 340 | 390 |
| Cité de Hamilton | 510 | 540 | 590 | 660 | 210 | 230 | 270 | 300 |
| **TOTAL RGT ET HAMILTON**** | **5 810** | **6 860** | **7 770** | **8 620** | **2 950** | **3 630** | **4 040** | **4 330** |
| Comté de Northumberland | 80 | 87 | 93 | 96 | 29 | 32 | 33 | 33 |
| Comté de Peterborough* | 56 | 58 | 144 | 149 | 16 | 17 | 60 | 60 |
| Cité de Peterborough* | 74 | 79 | | | 37 | 41 | | |
| Cité de Kawartha Lakes | 72 | 80 | 91 | 100 | 20 | 23 | 25 | 27 |
| Comté de Simcoe* | 254 | 294 | 583 | 667 | 85 | 102 | 230 | 254 |
| Cité de Barrie* | 108 | 157 | | | 53 | 77 | | |
| Cité d'Orillia* | 30 | 33 | | | 16 | 17 | | |
| Comté de Dufferin | 53 | 62 | 71 | 80 | 19 | 22 | 25 | 27 |
| Comté de Wellington* | 85 | 91 | 269 | 321 | 36 | 41 | 137 | 158 |
| Cité de Guelph* | 110 | 132 | | | 63 | 76 | | |
| Région de Waterloo | 456 | 526 | 623 | 729 | 236 | 282 | 324 | 366 |
| Comté de Brant* | 35 | 39 | 157 | 173 | 16 | 17 | 67 | 71 |
| Cité de Brantford* | 94 | 102 | | | 39 | 45 | | |
| Comté de Haldimand | 46 | 49 | 53 | 56 | 17 | 19 | 19 | 20 |
| Région de Niagara | 427 | 442 | 474 | 511 | 186 | 201 | 209 | 218 |
| **TOTAL – CERCLE EXTÉRIEUR**** | **1 980** | **2 230** | **2 560** | **2 880** | **870** | **1 010** | **1 130** | **1 240** |
| **TOTAL – RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE**** | **7 790** | **9 090** | **10 330** | **11 500** | **3 810** | **4 640** | **5 170** | **5 560** |

*Source : Hemson Consulting Ltd., « The Growth Forecast for the Greater Golden Horseshoe », janvier 2005*

*Nota : Les chiffres ont été arrondis à 10 000 près pour les municipalités de la région du grand Toronto et de Hamilton, pour le total de cette région et le total du cercle extérieur, et à 1 000 près pour les municipalités du cercle extérieur.*

** Des prévisions propres à ces municipalités pour 2021 et 2031 seront élaborées.*

*** Comme les montants ont été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.*

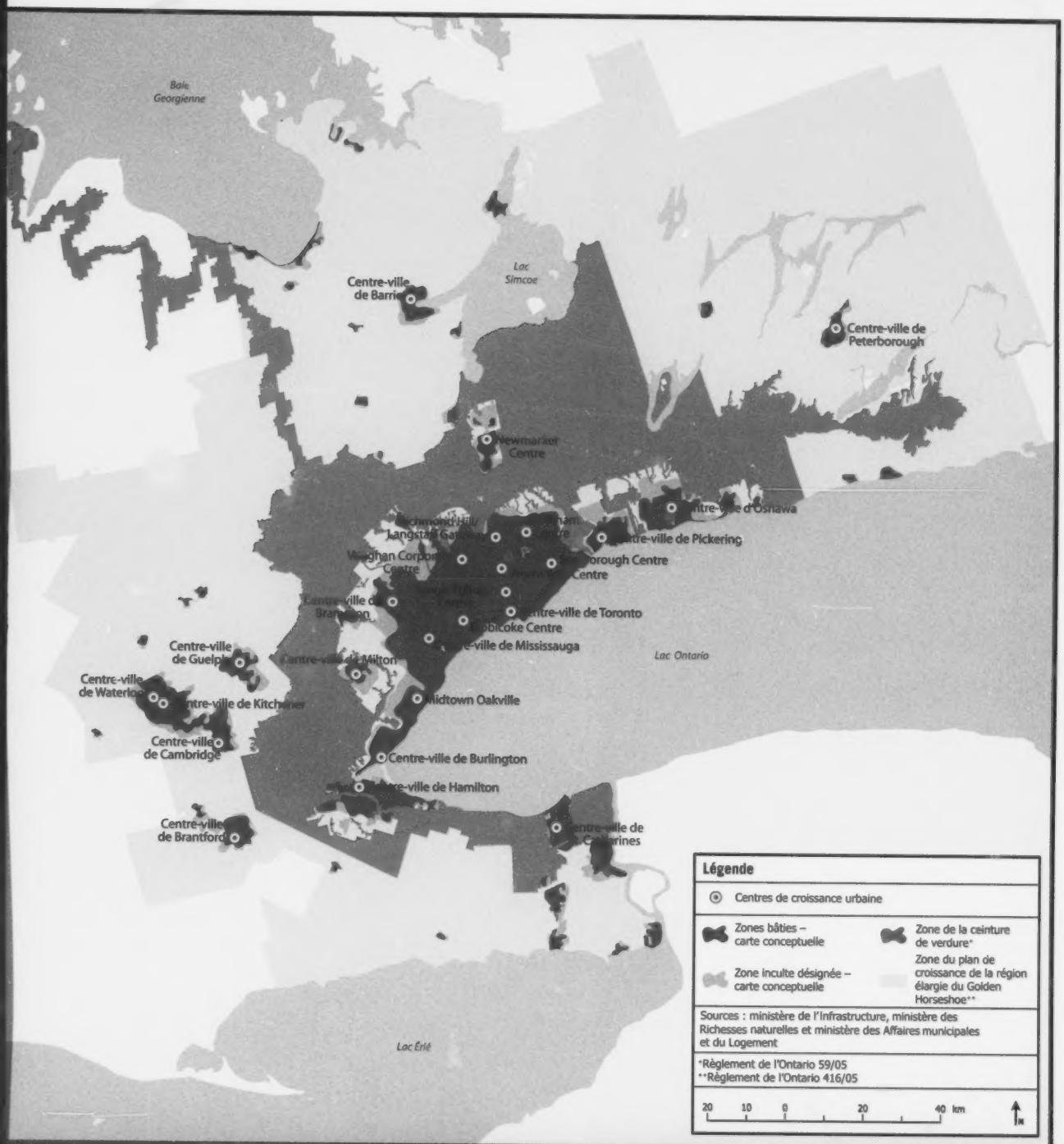
Ontario

PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE, 2006

ANNEXE 3

## Répartition de la population et des emplois dans la région élargie du Golden Horseshoe, de 2001 à 2031




Ontario

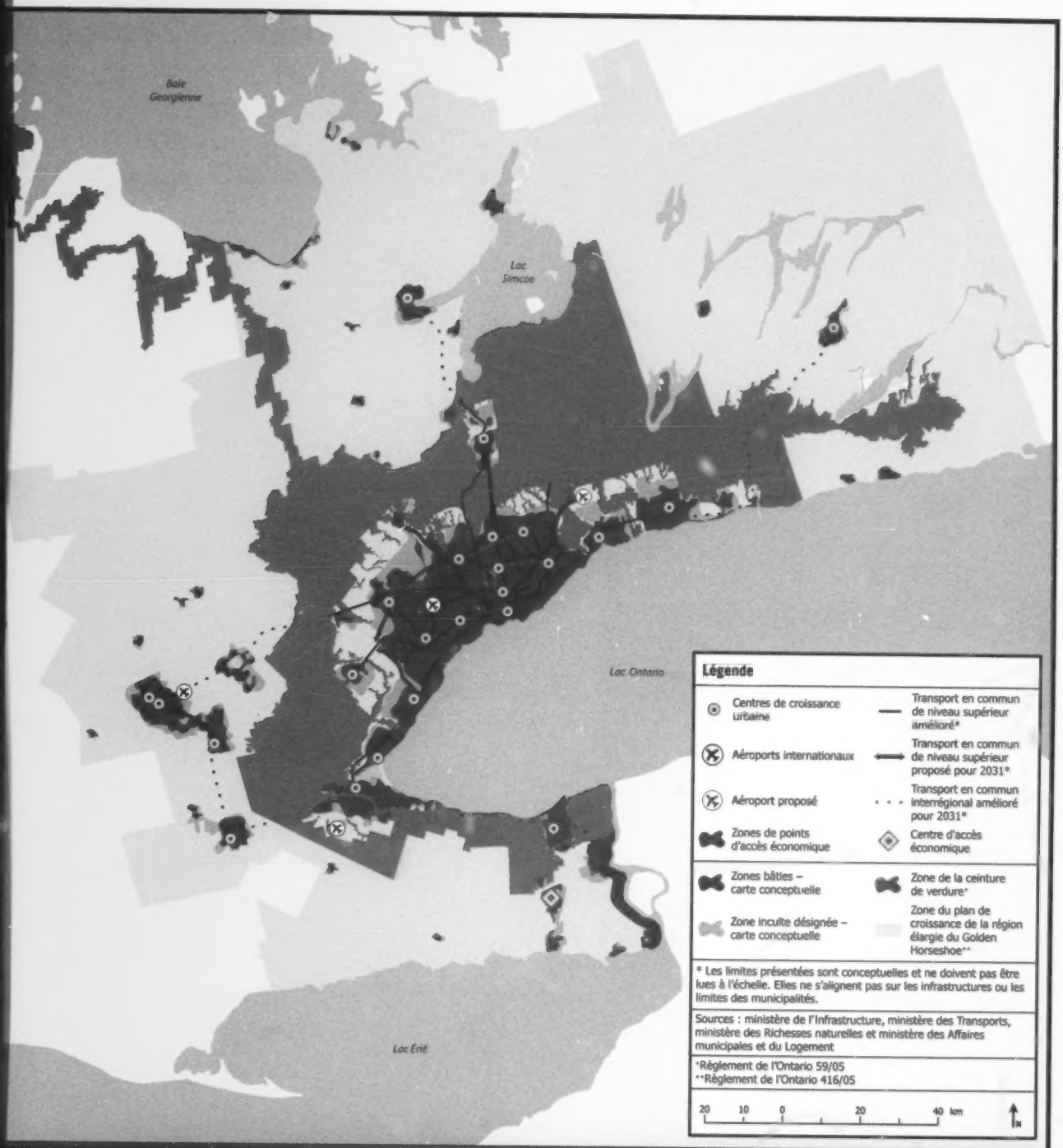
PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

## ANNEXE 4

# Centres de croissance urbaine

Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle, ne représentent pas avec précision les limites approuvées de planification et d'utilisation des terres et peuvent ne pas être à jour. Pour obtenir des précisions sur les limites exactes, consultez la municipalité concernée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les limites de la région de la ceinture de verdure, consultez le Plan de la ceinture de verdure de 2005. La province de l'Ontario n'assume aucune responsabilité à l'égard des conséquences de l'utilisation de cette carte.




Ontario

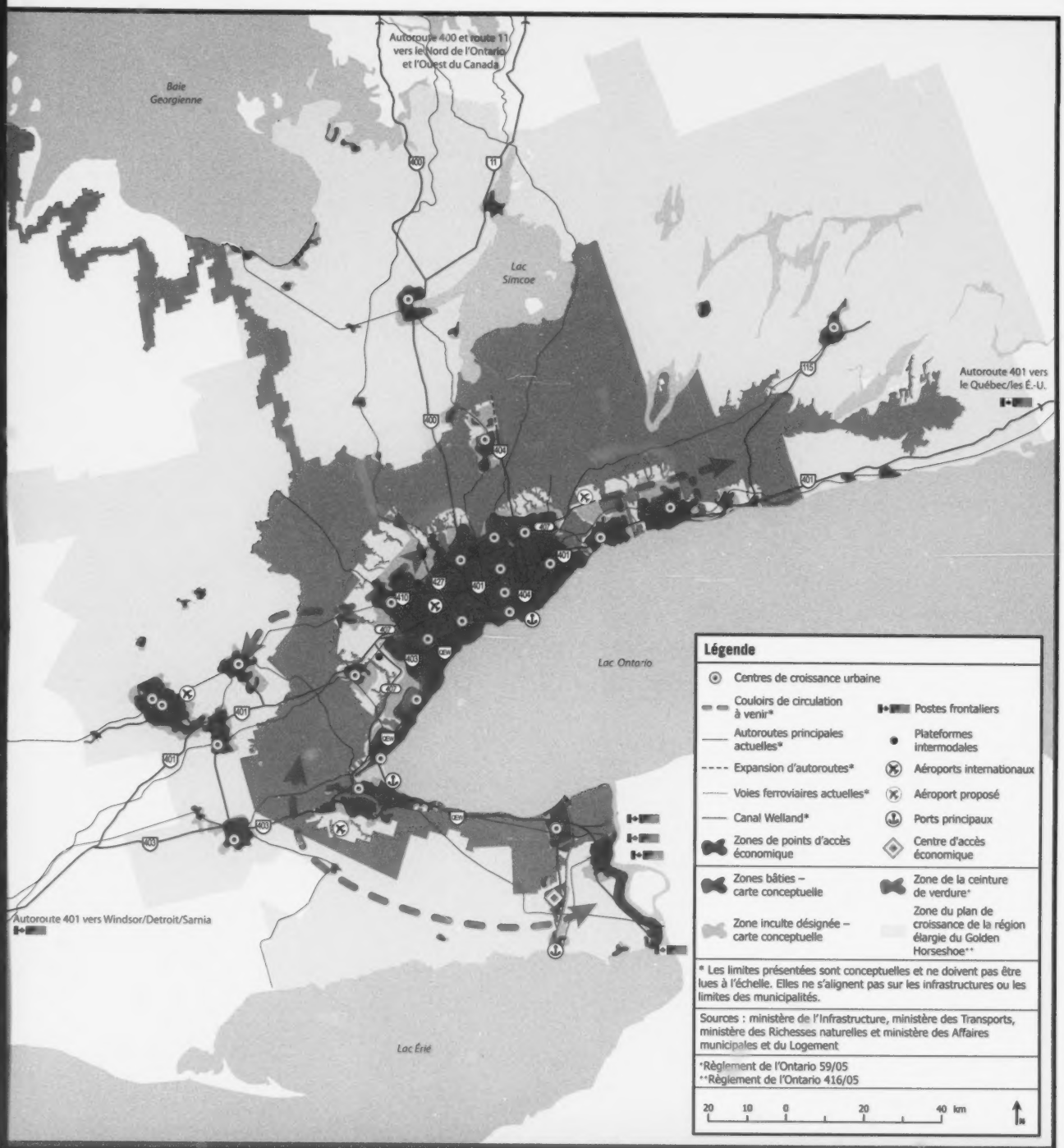
PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

## ANNEXE 5

# Circulation des personnes – transport en commun

Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle, ne représentent pas avec précision les limites approuvées de planification et d'utilisation des terres et peuvent ne pas être à jour. Pour obtenir des précisions sur les limites exactes, consulter la municipalité concernée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les limites de la région de la ceinture de verdure, consulter le Plan de la ceinture de verdure de 2005. La province de l'Ontario n'assume aucune responsabilité à l'égard des conséquences de l'utilisation de cette carte.




Ontario

PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

## ANNEXE 6

# Circulation des marchandises

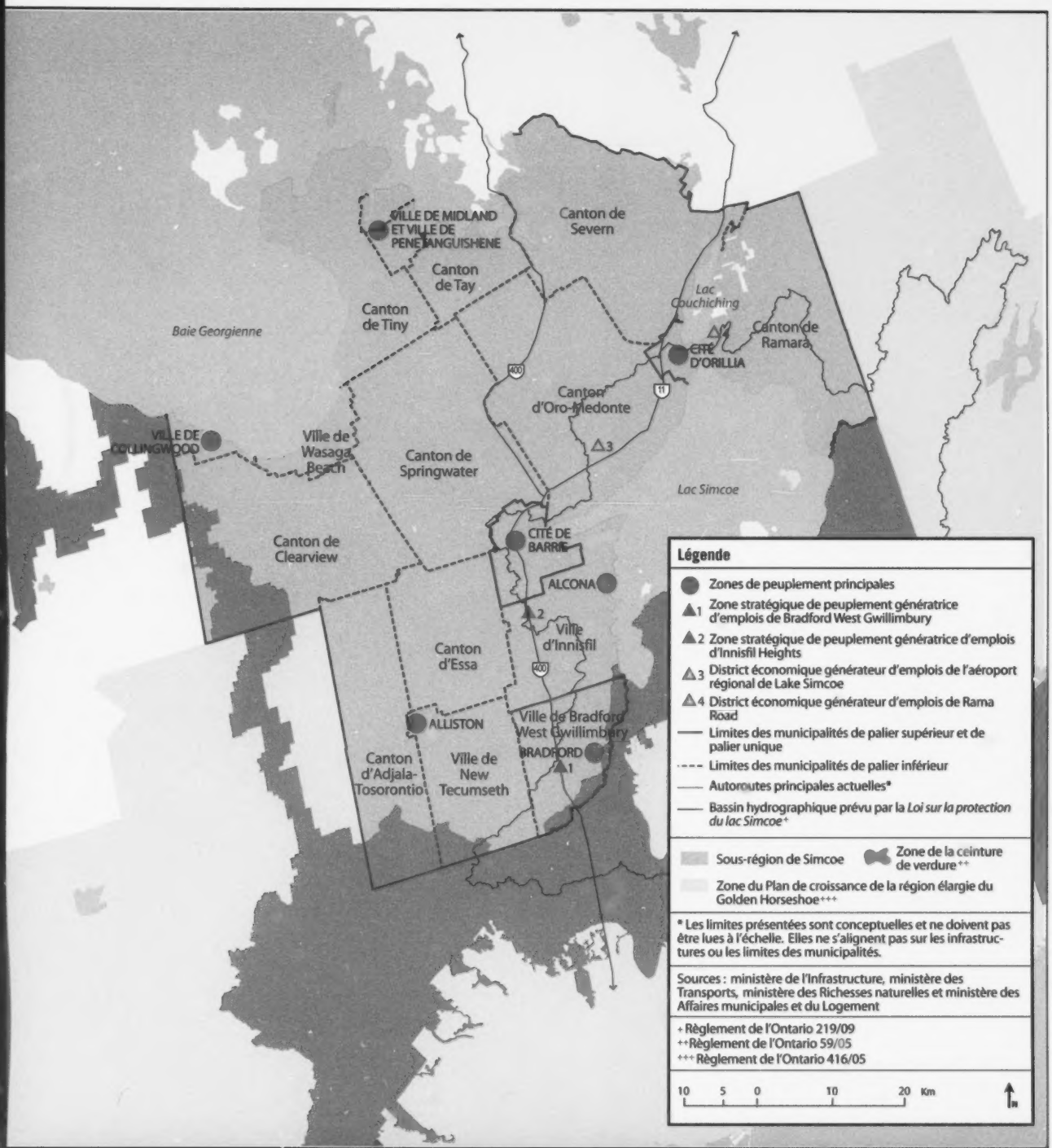
Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle, ne représentent pas avec précision les limites approuvées de planification et d'utilisation des terres et peuvent ne pas être à jour. Pour obtenir des précisions sur les limites exactes, consulter la municipalité concernée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les limites de la région de la ceinture de verdure, consulter le Plan de la ceinture de verdure de 2005. La province de l'Ontario n'assume aucune responsabilité à l'égard des conséquences de l'utilisation de cette carte.

| Répartition de la population et de l'emploi dans la cité de Barrie, la cité d'Orillia et le comté de Simcoe jusqu'en 2031 | | |
|---|---|---|
| | **POPULATION** | **EMPLOI** |
| Cité de Barrie | 210 000 | 101 000 |
| Cité d'Orillia | 41 000 | 21 000 |
| Canton d'Adjala-Tosorontio | 13 000 | 1 800 |
| Ville de Bradford West Gwillimbury | 50 500 | 18 000 |
| Canton de Clearview | 19 700 | 5 100 |
| Ville de Collingwood | 33 400 | 13 500 |
| Canton d'Essa | 21 500 | 9 000 |
| Ville d'Innisfil | 56 000 | 13 100 |
| Ville de Midland | 22 500 | 13 800 |
| Ville de New Tecumseth | 56 000 | 26 500 |
| Canton d'Oro-Medonte | 27 000 | 6 000 |
| Ville de Penetanguishene | 11 000 | 6 000 |
| Canton de Ramara | 13 000 | 2 200 |
| Canton de Severn | 17 000 | 4 400 |
| Canton de Springwater | 24 000 | 5 600 |
| Canton de Tay | 11 400 | 1 800 |
| Canton de Tiny | 12 500 | 1 700 |
| Ville de Wasaga Beach | 27 500 | 3 500 |
| **TOTAL, SOUS-RÉGION DE SIMCOE** | 667 000 | 254 000 |



ANNEXE 7

Répartition de la population et de l'emploi dans la cité de Barrie, la cité d'Orillia et le comté de Simcoe jusqu'en 2031




Ontario

PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

## ANNEXE 8

# Sous-région de Simcoe

Remarque : Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle, ne représentent pas avec précision les limites approuvées de planification et d'utilisation des terres et peuvent ne pas être à jour. Pour obtenir des précisions sur les limites exactes, consulter la municipalité concernée. Pour obtenir plus de renseignements sur les limites de la ceinture de verdure, consulter le Plan de la ceinture de verdure de 2005. La province de l'Ontario n'assume aucune responsabilité à l'égard de l'utilisation de cette carte.

Ontario

PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

APPENDICE 1

## Carte conceptuelle : localisation de la région élargie du Golden Horseshoe en Ontario

Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle. Le présent appendice a pour seul but de fournir de l'information et ne doit pas être interprété comme faisant partie du plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.

Plan de la ceinture de verdure
(Règlement de l'Ontario 59/05)

Zones agricoles et rurales

Zones incultes désignées

Zones bâties

Zones de peuplement

Zones de densification

Ontario

PLACE À LA CROISSANCE

PLAN DE CROISSANCE DE LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE 2006

APPENDICE 2

## Diagramme illustratif : terminologie de l'aménagement du territoire utilisée dans le Plan de croissance

Les données présentées dans la carte ci-dessus ne sont pas à l'échelle. Le présent appendice a pour seul but de fournir de l'information et ne doit pas être interprété comme faisant partie du plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.

# Participons

La planification de la croissance signifie qu'il faut se pencher avec soin sur l'avenir et qu'il faut mieux justifier nos gestes. Il s'agit d'un partenariat entre nous tous.

Vous pouvez aussi communiquer avec le Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario du ministère de l'Infrastructure au 777, rue Bay, 4e étage
Toronto (Ontario) M5G 2E5

Tél : 416 325-1210 ou 1 866 479-9781
Téléc : 416 325-7403
Courriel : placealacroissance@ontario.ca
Site Web : www.placealacroissance.ca

Ministère de l'Infrastructure

ISBN 978-1-4435-6321-5 (Imprimé)
ISBN 978-1-4435-6322-2 (PDF)
© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2012
Available in English

MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C102153